



XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 190 de 2020

Carpeta Nº 611 de 2020 — Comisión de Presupuestos, integrada con la de Hacienda

---

.

PRESUPUESTO NACIONAL PERIODO 2020 - 2024
Aprobación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 10 de setiembre de 2020

(Sin corregir)

Presiden: Señores Representantes Sebastián Andújar (Presidente), Lilián Galán (Vicepresidenta) y Jorge Alvear (ad hoc).

Miembros: Señores Representantes Manuel Cáceres y Ana Olivera.

Integrantes: Señores Representantes Gonzalo Civila, Daniel Dalmao, Bettiana Díaz, Carlos García Colman, Gonzalo Mujica, Gustavo Olmos, Iván Posada, Juan Martín Rodríguez, Conrado Rodríguez, Alejandro Sánchez y Álvaro Viviano.

Delegado de Sector: Señor Representante Felipe Carballo.

Asisten: Señores Representantes Rubén Bacigalupe, Daniel Caggiani, Gastón Cossia, Rodrigo Goñi, Benjamín Irazábal, Pedro Irigoin, Nelson Larzábal, Alfonso Lereté, Eduardo Lust, Rafael Menéndez, Francisco Ortiz, Marne Osorio, Gabriel Otero, Silvana Pérez, Martín Tierno y Gabriel Tinaglini

Concurren: Señores Secretarios de la Cámara de Representantes Fernando Ripoll Falcone y Dra. Virginia Ortiz, y Prosecretarios Medardo Manini Ríos y Laura Melo.

Invitados: Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas: Sr. Luis Alberto Heber, Ministro; Sr. Juan José Olaizola, Subsecretario; Sr. Edison Casulo, Subdirector; Sr. Andrés Capretti, asesor Ministro; Dra. Graciela Soler, asesora Ministro; Sr. Norberto Felman, asesor Ministro; Sr. Diego Bianchi, asesor Subsecretario; Per. Agr. Hernán Ciganda, Director Nacional de Vialidad; Dr. Pablo Labandera, Director Nacional de Transporte; C/N (R) Marcos Paolini, Director Nacional de Hidrografía; Sr. Santiago Borsari, Director Nacional de Arquitectura; Ing. Agrim. (May. R.) Wellington Berenguer, Director Nacional de Topografía; Daniel Olmedo, Director General de Transporte Aéreo; Ec. Sofía Chabaigoity, Coordinación de Holding de la Corporación Nacional para el Desarrollo; Cr. Sergio Fernández, Gerente General de la Corporación Nacional para el Desarrollo; Ing. Ramón Díaz, Director de la Corporación Vial del Uruguay; Arq. Miguel Vaczy, Presidente de AFE; Per. Agr. Hernán Ciganda, Director Nacional de Vialidad; Sr. Julio Rado, Dirección Nacional de Vialidad; Ing. Cristina Carlomagno, Dirección Nacional de Vialidad, Cra. Mónica Rodríguez, Control de Gestión Corporación Vial del Uruguay; Sr. Pablo Ceiter, asesor Ministerio; Dr. Juan Curbelo, Presidente de la Administración Nacional de Puertos.

Por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca: Ing. Agr. Carlos María Uriarte, Ministro; Ing. Agr. Juan Ignacio Buffa, Subsecretario; Dra. Ma. Fernanda Maldonado, Directora General; Ing. Agr. Fernando Mattos, Presidente de INAC; Sergio Vázquez, Director de DIGESA; Dr. Jaime Coronel, Director Nacional de Recursos Acuáticos; Dra. Elsa Gendra, asesora de la Dirección General; Dr. Diego Moreira, encargado de la División Servicios Jurídicos; Ing. Agr. Nicolás Chiesa, Director de la Dirección General de la Granja (DIGEGRA); Cra. Daiana González, asesora; Dra. Alice Núñez, asesora.

Secretarios: Señores Doris Muñiz Varela y Eduardo Sánchez

Prosecretaria: Señoras Joseline Rattaro y Patricia Fabra.

═══════II═══════

COMISIÓN DE PRESUPUESTOS INTEGRADA CON LA DE HACIENDA.

(Sesión del día 10 de setiembre de 2020)

(Asisten autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

SEÑOR PRESIDENTE (Sebastián Andújar).- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 20)

——La Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda da la bienvenida a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, encabezada por el señor ministro Luis Alberto Heber. En este caso, voy a solicitarle que sea él quien presente a la delegación.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (Luis Alberto Heber).- Es un gran gusto estar en esta instancia en el Parlamento, del otro lado del mostrador; siempre he estado como senador y como diputado.

Es un placer informar al Parlamento, que es mi Casa, sobre el plan de obras que tenemos en el Ministerio y, por supuesto, comentar los artículos que nos corresponden en el proyecto de ley de presupuesto.

Como verán, vengo acompañado de una nutrida delegación; no sé si los demás ministerios han venido con tantos asesores, pero yo lo hice para poder dar respuesta inmediata a los requerimientos de los señores diputados, sin tener que ir a verificar documentación. Además del señor subsecretario, que ustedes conocen porque era miembro de la Cámara de Representantes, el señor Juan José Olaizola, me acompañan el contador general Alejandro Palleiro, el hombre más importante del Ministerio; nuestro asesor, el señor Andrés Capretti; el asesor de Juan José Olaizola, doctor Diego Bianchi; el director nacional de Transporte, doctor Pablo Labandera; el director nacional de Arquitectura, Santiago Borsari; el asesor y hombre de la Dirección General de Secretaría, doctor Edison Casulo; el director nacional de Vialidad, Hernán Ciganda; la ingeniera Cristina Carlomagno, de la Dirección de Vialidad; el director nacional de Hidrografía, capitán Marco Paolini. También está presente la delegación de la CVU, integrada por Sofía Chabaigoity y Sergio Fernández; el presidente de AFE, arquitecto Miguel Vaczy; el contador Pablo Ceiter, para reforzar los temas de Vialidad; la doctora Graciela Soler, que nos está ayudando en lo que tiene que ver con UPM; el director nacional de Topografía, mayor Wellington Berenguer; el presidente de la Administración Nacional de Puertos, nuestro querido amigo, doctor Juan Curbelo y el director nacional de Transporte Aéreo, brigadier general Daniel Olmedo. También nos acompaña el ingeniero Ramón Díaz, nuestro representante en la Corporación Vial del Uruguay y asesores de las distintas direcciones, Mónica Rodríguez, Julio Rado y Norberto Felman.

Como les he dicho, pretendo plantear en primera instancia el plan de obras de este Ministerio y, para eso, voy a pedir a Andrés Capretti que muestre la proyección del mapa. Me gustaría que se viera mejor pero, de todas formas, voy a dejarles esta presentación de *PowerPoint* para que la puedan estudiar con mayor detalle. Este es todo el plan de gestión más el arrastre que hizo la Administración anterior que se superpone, este año y en los sucesivos

-después van a ver cómo-, tanto en las obras de la Dirección Nacional de Vialidad como en la Corporación Vial del Uruguay, que está dentro de la CND.

En este mapa, el azul representa a la Dirección Nacional de Vialidad, el rojo a la Corporación Vial del Uruguay y el verde a la red que está dentro de la Dirección Nacional de Vialidad, DNV. ¿Qué hemos tratado de hacer en este plan de obras en términos generales? Las obras de arrastre y los compromisos que se tienen con UPM han llevado a que el acento se ponga en obras viales forestales para facilitar el transporte vial hacia UPM en el centro y en el sur del país. En este mapa faltan las PPP, que son tres; luego, el señor subsecretario va a explicarlas en detalle, así damos toda la información. |Hemos visto, y lo he dicho a la prensa, que la obra vial CVU -con la malla de DNV que Rossi le pasó a CVU en el período pasado y que nosotros también pasamos en este período-, más la malla que tiene CVU por la concesión que se había realizado, se concentraba en el centro y en el sur del país. Entonces, a medida que vayamos exhibiendo los planos se verá la necesidad que tenemos de equilibrar al país haciendo obras en el norte. Y voy a hablar de cada obra para que tengan plena conciencia de por qué se desequilibró el país en función de la red forestal que se hacía alrededor de UPM en el litoral y en el sur, por razones obvias, porque mucha de la madera y de la celulosa, naturalmente, sale por el puerto de Montevideo y, por lo tanto, se había hecho especial hincapié en el sur del país.

Nosotros pretendemos equilibrar esto, concentrando la malla que queda en DNV en el norte, más que en el sur. Hay obras en el sur, pero pocas; en la gran mayoría de las obras de la Dirección Nacional de Vialidad vamos hacia el norte.

En el mapa aparece más o menos equilibrada la obra vial, porque DNV se va hacia el norte, sin descuidar lo otro porque, a nuestro juicio, tanto las PPP, como los corredores forestales, los convenios que tenemos con el BID y Fonplata y los corredores internacionales que llegan al puerto de Montevideo, se concentran en el sur. Es decir, en el centro y en el sur del país estaríamos muy bien posicionados; por eso la DNV se va hacia el norte.

Dicho esto, pasamos a los planillados. La placa que se está exhibiendo muestra un plan de gestión: un comparativo de la ejecución de 2015-2019 con nuestra propuesta 2020-2024. Se podrá comprobar que el número final es más o menos el mismo que en la Administración anterior, del ministro Rossi, con variaciones en el aporte de cada uno. La DNV en el plan 2020-2024 asigna mucho menos dinero de Rentas Generales a la malla DNV, en función de la ejecución que había hecho Rossi. Por el contrario, mucho de la malla de DNV lo pasamos a CVU, logrando un crecimiento mayor en gestión de obras en este período en CVU que en lo que se había ejecutado en la Administración anterior en la misma concesión. Malla CVU, más malla DNV y nosotros ampliamos la malla DNV, que Rossi ya había pasado a CVU, para llegar a este número importante y tratar de mantener una inversión que no puede ser retaceada, porque si no se nos caen los niveles de servicio de esa infraestructura que tenemos en el país.

Se agregan US$ 71.000.000: US$ 60.000.000 que corresponden al aporte de UPM, más IVA que corresponde a "Puentes". Está presente la doctora Graciela Soler, quien lleva adelante esta ejecución de puentes, porque

tenemos fechas de entrega para el mes de noviembre de 2022. Hemos incluido en estos US$ 71.000.000 puentes que estaban en la malla DNV; la sacamos de ahí y la pusimos dentro del aporte UPM que, como se sabe, ya estaba en los anexos; con esto nos ahorramos el puente Centenario. Recordarán que el puente Centenario es uno de los más importantes; está sobre el río Negro, en Paso de los Toros, y está presupuestado en alrededor de US$ 23.000.000 con los accesos. Por eso hablo de ahorro, porque si no teníamos que presupuestarlo -en nuestro presupuesto-; entonces, lo metimos en los US$ 60.000.000: los US$ 71.000.000 en total que figuran en UPM. Reitero que esto forma parte de los entendimientos que se venían haciendo antes: lo único que hicimos fue incluir obras con las que la Administración se había comprometido por la instalación de la planta de UPM.

También tenemos las concesiones a privados de las Rutas N° 5 y N° 8, que son dos importantes obras para facilitar la entrada a la UAM, sin entrar en la discusión de ese asunto, que no es mi tema, ni está en mi articulado. Se había comprometido la realización de un anillo de ingreso y nosotros mantenemos la obra. Es más, la Intendencia de Montevideo nos pidió que hiciéramos una calle atrás de la UAM. Esto se haría si prolongamos el anillo perimetral, que va desde la Ruta N° 5 a la Ruta N° 1, que es una idea que tenemos dentro del plan de obras. Frente a esa iniciativa privada que estamos estudiando en el Ministerio, la Intendencia de Montevideo nos pidió que continuáramos el camino Pérez para que tenga salida hacia las Rutas N° 5 y N°1.

La otra obra es el acceso sur de la ciudad de Canelones, que está dentro de la concesión de la Ruta N° 5 y es una obra elevada, porque además por ahí tiene que pasar el tren. Son dos puentes ferroviarios que hay que introducir para poder pasar por la Ruta N° 5. Actualmente, ese lugar tiene un diseño que vamos a tener que variar y debemos mejorar el acceso sur de la ciudad de Canelones. En esa obra de la Ruta N° 5, por otras vías de CVU, pretendemos iniciar la doble vía y después vamos a explicar cómo podemos ayudar para que no sea simplemente un deseo, sino una realidad en el quinquenio.

Con respecto a la Ruta N° 8, el exministro Rossi firmó la ampliación del *bypass* de Pando para hacerlo doble vía, porque se conecta en doble vía con las Rutas N° 8 y N° 102, por el pasaje sur. Esa obra fue adjudicada a la empresa que estaba realizando los trabajos allí, por medio de ampliación presupuestal por parte del exministro Rossi. Por lo tanto, este año se va a empezar a trabajar en el *bypass* de Pando. Pretendemos que en esa concesión se pueda ir en doble vía en la Ruta N° 8, prolongando las Rutas N° 8 y N° 11 en doble vía hacia el empalme de la Ruta N° 9, arriba, en la rotonda. Más adelante vamos a hablar de ese punto.

No quiero aturdir a los legisladores: voy a dejar estas planillas para que vean cómo tenemos pensado financiar este plan. En el año 2020, por obras de arrastre de la Administración anterior, tenemos US$ 21.000.000, que en 2021 se van reduciendo a US$ 7.000.000, a US$ 1.000.000, y hacen un total de casi US$ 30.000.000 que nuestro amigo Rossi comprometió dentro del presupuesto de la DNV y que de alguna manera terminamos pagando nosotros en el período. Son US$ 30.000.000. En las rutas de la malla DNV empezamos en 2021 con algo más de US$ 34.000.000. Las intervenciones en esas rutas

tienen un costo de US$ 80.000.000, que más los US$ 30.000.000 que tenemos que pagar, hacen un total de US$ 109.000.000 por obras de arrastre y de la nueva gestión. Luego voy a nombrar las rutas que están dentro de la DNV y a qué nos comprometemos nosotros en el quinquenio. Lo que no puedo dar es el calendario, o sea decir cuándo; pero sí puedo decir qué es lo que está previsto hacer en el quinquenio. Si se aprueban estos montos, luego vamos a tener el trabajo de calendarizar las obras para comenzar.

En el renglón de abajo se aprecia la cuestión de los puentes. Alguno se preguntará por qué empezamos con los puentes en 2022 y no ahora. Es porque ahora estamos dedicados a hacer treinta y un puentes por aporte de UPM y después se van a hacer 6 más, o sea que son treinta y siete en total. No queremos incrementar el precio de los puentes, porque la capacidad de instalación y de obra que tiene el país es limitada. Ya se hizo un llamado por medio de ampliación y se van a tender treinta y un puentes. Como tenemos que entregarlo en 2022, ese año empezamos a invertir en veintidós puentes más -hay que corregir la planilla porque dice diecinueve-, y después está mantenimiento.

El nuevo puente de Yaguarón, que en la planilla figura con US$ 1.000.000, y el de Quaraí, figuran acá por mantenimiento. Nosotros estamos en comunicación con el ministro de Infraestructura de Brasil -el otro día tuvimos un contacto por Zoom- y quedó comprometido con nosotros de hacer el nuevo puente de Yaguarón, pero todavía no sabemos cómo se va a pagar la obra. Como va a ser una obra binacional, no sabemos si vamos a tener que crear una comisión binacional, que parece un poco absurdo, pero a veces en los tratados internacionales necesariamente se establece esa exigencia, porque se trata de un puente compartido. El puente nuevo de Yaguarón no está en el presupuesto y ese US$ 1.000.000 es para apuntalar el puente de Río Branco para que esté en buen estado, dado que es una joya arquitectónica. Actualmente, por el covid paran muchos camiones arriba del puente y tenemos temor de que se pueda deteriorar esa obra si se mantiene esta situación. Es un puente divino -creo que casi todos lo conocen-, que tenemos que preservar como algo histórico y hacer un nuevo puente para el tránsito pesado, pero eso no está presupuestado acá. Asimismo, el puente de Quaraí necesita reparaciones. Lástima que no está presente la diputada de Artigas. Toda la situación provocada por el covid y las colas que hay en Quaraí van deteriorando el puente, porque se detiene el tránsito para hacer los controles.

Vamos a ir mencionando las obras de *bypass* interseccionales y los lugares donde están. De los totales, se podrán apreciar los subsidios que mandamos a CND, o sea CVU, y las concesiones privadas: cuál es el número total y cómo afecta en el quinquenio. Los señores diputados podrán observar ahí una cifra importante que, con la intermediación que significa el subtotal que tenemos en la planilla, termina con un total de casi US$ 1.000.000.000 solo del presupuesto nacional, es decir, acá no hay otro tipo de recaudación.

En la siguiente planilla se refleja lo que estamos haciendo al día de hoy. Por obras de arrastre de la Administración anterior estamos terminando las Rutas N° 7 y N° 30. También pueden observarse los tramos que se rehabilitarán en esas rutas, lo cual será pagado por el BID y por el Focem. Estas obras son las que se están haciendo hoy, en el 2020.

Estas planillas quedarán a disposición de esta Comisión, y por cualquier duda después me podrán preguntar. Básicamente, en estos momentos estamos terminando las Rutas N° 7 y 30. Todavía faltan tramos por hacer.

En esta imagen se ve la malla DNV y el plan de obras donde se observa el estado en que el departamento está hoy, la descripción del tramo que vamos a hacer y el tipo de obra que vamos a realizar en cada uno. Se trata de unas cuantas obras que implican los US$ 99.000.000 que recién mencionábamos en la planilla anterior, que es parte integrante de obras en la malla DNV.

Aquí están las rutas N° 4, N° 5, N° 6 al norte de Rivera, en Florida la Ruta N° 7 al igual que en Canelones, en Cerro Largo también la Ruta N° 7.

Después está la Ruta N° 25. Si en sala hay algún diputado del Departamento de Río Negro, sabrá que la Ruta N° 25 está en muy mal estado por lo que la tendremos que intervenir urgentemente. Si me preguntan cuál de ellas es la prioridad, diría que esta ruta lo es porque allí se produce un alto tránsito de camiones que no pagan nada y que utilizan nuestras rutas, que van a Nueva Palmira y a Fray Bentos, y nos están rompiendo la Ruta N° 25. Esto es parte integrante de la propuesta.

La Ruta N° 26 también se intervendrá, no solo la parte de Río Branco, sino todo el espacio que quedó pendiente entre la tosca de Caraguatá y Melo y la Ruta N° 7. Lo mismo sucede con la Ruta N° 27; hay que terminarla y llegar a Vichadero, pues se hizo hasta Ataques y tendríamos que seguir con el mismo nivel de inversión hacia Vichadero porque es voluntad de nuestra gestión hacer la Ruta N° 6, que lo veremos en CVU, no acá, pues esta es malla DNV.

En Canelones se atenderá la Ruta N° 67; en Paysandú la Ruta N° 90 que es importante, pues necesita mayor carga de la que se había establecido hasta ahora, ya que era de tratamiento bituminoso y creemos que tendríamos que pasar a carpeta asfáltica. Hay un tramo que era de carpeta asfáltica, pero está muy deteriorada, por lo que pensamos que debemos invertir más porque hay un alto tránsito de carga en la mencionada ruta.

En esta diapositiva se ve el mapa de gestión, malla DNV. Ahí puede observarse claramente, salvo en la Ruta N° 7 -a la cual se está haciendo un tratamiento preventivo a fin de que no se rompa- cómo lo demás se está volcando hacia el norte por aquello que decía en cuanto a que debemos equilibrar la inversión vial en nuestro país.

No debemos olvidar a las PPP. Después de mi intervención solicitaré al señor subsecretario Juan José Olaizola que se refiera a ellas con todos los detalles. Casi todas son en el centro y sur del país, lo que acrecienta la inversión vial por medio de las PPP en la Ruta N° 14, la de Rocha, la Ruta N° 9, la Ruta N° 3, etcétera.

También se pueden observar los puentes DNV. Recordarán que eran los que empezarían en el 2022; además, están los que son subcategorizados como categoría 1, que son los que están en peor estado. Se trata de veintidós intervenciones. Si sumamos veintidós puentes de DNV más los treinta y siete que se harán por medio de los aportes de UPM, llegamos a cincuenta y nueve. Luego hay que sumar los de CVU y los de las PPP, que son setenta y cinco puentes. Los de CVU son treinta y un puentes. Entonces, en total en este quinquenio se van a hacer ciento sesenta y cinco puentes en el país. Quizás,

esta sea la mayor inversión por distintos motivos. Acá está el aporte de UPM que nos ayuda; digamos todas las cosas como son: si no tuviéramos los US$ 60.000.000 tendríamos treinta y uno o treinta y siete puentes menos. En total en este período vamos a arreglar ciento sesenta y cinco puentes. Es la mayor inversión en puentes. Ello nos ayudará en seguridad. Muchos de los puentes que vamos a hacer -apuntando a largo aliento; ya lo venía haciendo la Administración anterior, pero ahora con mayor intensidad y ritmo debemos hacerlo nosotros- deben poder soportar cargas de tritrenes, que son los camiones con tres acoplados. El doctor Pablo Labandera elaboró la normativa; van a empezar a funcionar los camiones con tres acoplados. Nos dificultará el tránsito en nuestras rutas: debemos cuidar los puentes porque los camiones frenan antes de llegar al puente y con esa carga que tienen los tritrenes pueden empezar a deteriorarlos rápidamente. Por tanto, tenemos que reforzar estos puentes, sobre todo, en lo que establece el plan de UPM.

Reitero que se trata de ciento sesenta y cinco puentes en los que se trabajará en el período, lo que nos parece muy importante por el esfuerzo que vamos a hacer por distintas vías.

Después, tenemos lo que llamamos singularidades de DNV que son los baipás, las rotondas, rectificación de curvas, pero básicamente rotondas y baipás. Está el de Tala. Quiero ser claro en este momento con los diputados que me visitaron preocupados por saber cómo sería. No habrá un baipás que deje a Tala de lado. Vamos a ingresar, a tratar de rectificar las curvas, pero hablaremos con la comunidad, con la intendencia una vez electa. No haremos nada sin que esto esté coordinado -como debe ser- con el intendente y el director de obras que resulten electos después del 27 de setiembre. Me parece que es lo mejor. No hay apuro por este baipás, pero hay que hacerlo. Así como está se mete en curvas de ángulo recto en tres oportunidades dentro de la ciudad, lo que no nos parece que sea el mejor pasaje. Además, yendo desde Montevideo hasta Tala, vemos que la primera curva permanentemente está rota; es un clásico. Si seguimos por la Ruta N° 7 la primera curva que tenemos que agarrar en Tala para continuar por dicha ruta es dentro de la ciudad, que es un ángulo recto que siempre está roto. |Si vamos a mantener el trazado -todavía no sabemos cuál es-, lo vamos a hablar con el alcalde de Tala y con el intendente. Si quedara como está, tendríamos que hacer hormigón, porque ya no da para más. Tendremos que hacer una carpeta, porque los camiones se llevan por delante todo. Por lo tanto, quiero traer tranquilidad a los diputados de todos los partidos que me han llamado -los recibo con mucho gusto-, en el sentido de que nosotros vamos a esperar tener el diálogo necesario con las autoridades locales y departamentales para hacer el baipás . Todo lo que tiene que ver con el baipás es un tema, incluso en la PPP, sobre la que después podremos profundizar. Está el de Tupambaé y hay rotondas que facilitan y aseguran las entradas. Son US$ 16.000.000 que vamos a poner en el quinquenio con treinta y seis intervenciones. Inclusive, haremos cordón -en algunos casos, vereda- en Canelones, en el acceso a Pando, porque la ruta se mete dentro de la ciudad. Entonces, es necesario hacer otro tipo de inversión que no es solamente una rotonda. Los señores diputados verán que en tres o cuatro puntos tendremos que hacer cordón y vereda para que la gente no esté caminando por la ruta, lo que ha generado accidentes de todo tipo. La

seguridad vial es un gran tema. Miren que los accidentes viales constituyen la tasa de mortalidad más grande que tiene nuestro país.

En el mapa pueden ver las singularidades que desde DNV se vienen haciendo.

Después, pasamos a una planilla que se ve mejor. Esto lo quiero explicar claramente: es CND-CVU. Voy a dejar estas planillas para que los señores diputados las miren con detenimiento. Lo blanco, arriba, es la malla CVU, lo que históricamente ha tenido, más lo que el exministro Rossi pasó a la malla CVU en el último período. Ahí ustedes van a ver arrastre. Este año estamos pagando obras que ha comprometido el exministro Rossi. Miren que no digo esto como una queja; yo también voy a llevar arrastre. Espero que ninguno me cuestione, porque yo no cuestiono. Me hacen arrastre; hago arrastre. No lo pongo como queja, sino como un elemento que los señores diputados deben tener presente, porque este año verán que en la columna no hicimos nada por CVU; fue todo por obras de arrastre de la Administración anterior y recién empieza en 2021, con compromisos importantes.

Fíjense que terminamos el quinquenio con una cantidad muy grande de obras de arrastre que se van hasta el año 2024, que van cayendo: ciento noventa y cuatro, ciento once, cuarenta y tres, nueve, dos. Las obras quedan. Digo que esto es así. Hay un costo financiero, porque la securitización en el fideicomiso llevó a adelantar plata que se va pagando en el futuro y, por lo tanto, hay un costo financiero que es importante y que, lamentablemente, nos cuesta cerca de ciento cuarenta y seis, pero yo pretendo no generar ese costo financiero para mejorar la inversión y no endeudar más al país. Estos son US$ 361.000.000 de los US$ 700.000.000 de la malla CVU: casi la mitad se la lleva la obra de arrastre. Entonces, nos preguntamos cómo vamos a hacer para adelante. Y vamos a hacer para adelante; yo voy a explicar cómo. Es importante que vayamos viendo esto porque va a pasar un período. Las obras que haremos por CVU van a pasar el período 2020-2024. Yo tengo que poner las obras acá.

Los señores diputados verán en color amarillo y en anaranjado dos formas de hacer obra. Hemos ampliado lo que ya venía haciendo la Administración anterior en pasar malla de DNV a malla CVU. Como dije, lo blanco es malla CVU. Después, los señores diputados tendrán el detalle de las obras que estamos haciendo y de las que vamos a hacer.

Si ven lo coloreado en naranja, la ruta fuera de la malla concesionada -o sea, de malla DNV que nosotros pasamos a CVU- muestra US$ 33.000.000, que hace un total de US$ 132.000.000.

En cuanto al mantenimiento de la malla concesionada, esto eran obras de mantenimiento que hacía la DNV y que se las pasamos a CVU. Verán arriba que tiene mantenimiento malla CVU en la parte blanca, eran US$ 22.740.000 por año y nosotros agregamos otros US$ 20.000.000 de mantenimiento que, salvo algunos casos, ha funcionado muy bien, porque hay buenos controles y buen mantenimiento de rutas.

Nos parece importante que esto lo siga ampliando la malla de CVU. Los puentes que ya dije que habrá, en CVU eran treinta y uno.

Verán en amarillo la Ruta Nº 6. Dentro de CVU está la Ruta Nº 6 y nosotros estamos poniendo en el presupuesto la afectación que significa financiarla desde lo que es la Casa Sainz hasta la Ruta Nº 26, porque por administración directa estamos haciendo desde Vichadero hacia la Ruta Nº 26.

El Regional del Norte está haciendo la Ruta Nº 6, desde Vichadero hacia la Ruta Nº 26, y vamos a hacer un llamado a licitación.

La Ruta Nº 6 es cara, porque el material que hay en la vuelta no sirve y tenemos que traerlo de muy lejos, desde más de 100 kilómetros. Es muy arenosa y dicen que tiene mucho limo y arcilla, por lo que es una obra cara, pero muy necesaria. Esto ahorraría, para estas zonas del país -el este de Rivera, el este de Tacuarembó, el este de Durazno y Norte de Durazno, La Paloma y toda esa zona, sobre todo, más al norte, arriba de la Ruta Nº 26- 150 kilómetros de flete.

Eso posibilita nuevos emprendimientos productivos, porque si no hacemos la ruta, estamos como lo del huevo o la gallina: qué es primero. No hay producción, porque no hay rutas y no hay rutas porque no hay producción. Entonces, se puede corregir el trazado de la Ruta Nº 6 -es un esbozo- y hacerla en el período, lo que implica US$ 48.000.000 que dividimos en US$ 3.000.000, US$ 15.000000, US$ 15.000.000 y US$ 15.000.000 hasta el año 2024 y poder entregarla en ese año. Si encontramos otra forma, mejor. |

Después tenemos los contratos Crema, que no es un invento nuestro, y significa construcción, rehabilitación y mantenimiento. Si bien es parecida, no es una PPP. Tiene cuatro patas, ladra, pero no es un perro.

(Hilaridad)

——Reitero que no es una PPP, sino un contrato con dos años de gracia para que se realicen las obras y con diez años de pago. Por eso no me he quejado cuando tengo obras de arrastre.

(Diálogos)

——Esto es muy importante porque se trata del mantenimiento, y por lo tanto, no habrá nuevas intervenciones en el futuro. Si pudiéramos acordar algunas cosas, dentro de todas las discrepancias que tenemos, diríamos que esta es la mejor fórmula porque no solo se trata de construcción y rehabilitación, sino también de mantenimiento y, por lo tanto, no vamos a tener que hacer gastos nuevos en la malla atendida con los contratos Crema.

Acá se muestran las dobles vías que nuestro tránsito no soporta más. Me refiero a la doble vía a Durazno, a terminar la doble vía a Colonia, a terminar la doble vía de la Ruta Nº 9, hasta los Cardos, y a hacer otra doble vía hacia Rocha. Me gustaría llegar a Rocha en doble vía; ahora hay terceras vías en algunos tramos.

Los señores diputados podrán apreciar en la pantalla que está el puente de La Charqueada, la duplicación de la Ruta Nº 1, la duplicación de la Ruta Nº 5 en los tres tramos, y la duplicación de la Ruta Nº 9. La duplicación de la Ruta Nº 8 la vimos cuando nos referimos a su concesión.

Todo esto forma parte de los contratos Crema que son muy importantes porque, reitero, implica la construcción, la rehabilitación y el mantenimiento. Es decir, la empresa estará obligada a mantener en las condiciones en que recibe.

Hemos recibido algunas rutas que hoy están en buen estado como la Ruta Nº 3, por ejemplo, que lo está hasta Salto, pero no desde ahí hacia el norte, y tenemos que hacer un contrato de intervención mayor.

En esta otra planilla se aprecian puentes forestales, y que debemos terminar de pagar en el año 2022.

Después vemos en detalle las concesiones privadas de las rutas que mencioné, es decir, la Ruta Nº 8 y la Ruta Nº 5. Aquí figuran los costos.

También apreciamos el arrastre CVU y lo que tenemos que pagar por año. Tenemos contratos de mantenimiento, consultorías, puentes, el total de las rutas y la seguridad vial. Así se conforma en el período 2020-2024, y se divide de esa manera durante el 2024.

Ahora podemos apreciar el mapa de arrastre de la modalidad de gestión y las obras, mallas CVU, del año 2021-2024. Son 141.000.000, donde se muestran todas estas con la longitud que vamos a realizar a través de la malla CVU.

Aquí también vemos el mapa correspondiente. Acá vemos los detalles de los treinta y un puentes de malla CVU. Se muestran todos los puentes de las Ruta Nº 1, Ruta Nº 2, Ruta Nº 3, Ruta Nº 5, Ruta Nº 7, Ruta Nº 8, Ruta Nº 9, Ruta Nº 11, Ruta Nº 19, Ruta Nº 21 y Ruta Nº 29.

Las singularidades de CVU que eran rotondas y baipás, son todas importantes. Destaco la rotonda de Colonia Valdense, el acceso a el Riachuelo, en la Ruta Nº 1, pero también debo señalar los baipás de Cardona y el de Minas, en la Ruta Nº 8, que es muy necesario. Esto está en el presupuesto.

También tenemos el acceso norte a Melo, el de la Ruta Nº 26, el de Raigón, en San José; los accesos sur y norte de Tacuarembó, donde tenemos que brindar mayores niveles de seguridad. Está muy fea la entrada a Tacuarembó cuando pasa la Ruta Nº 5 es importante hacerlo.

En esta imagen tenemos la Ruta Nº 200 -confieso que no sabía cuál era-, que es la Ruta Interbalnearia.

Aquí tenemos un problema con los semáforos. En este asunto vamos a ir con mucho cuidado y hablando con los alcaldes, con el intendente y con los diputados que viven por ahí, quienes me han manifestado su preocupación.

De esta forma, vamos a ir estudiando soluciones que pueden ser túneles o alguna solución elevada. Reitero que vamos a discutir punto por punto para tratar de que la fluidez sea mayor y no se detenga tanto el tránsito. Es bueno saber que la mayor cantidad de accidentes se da por los semáforos; la gente viene rápido, se detiene el tránsito y, lamentablemente, hay tres o cuatro choques seguidos.

lEs necesario estudiar esto. Nosotros lo pusimos en CVU. Debemos estudiar cada caso, porque no es la misma solución para Pinamar que para Salinas.

En Salinas la calle divide a quiénes están exonerados de pagar peaje y quiénes no. Esto es muy injusto porque cruzando la calle, uno paga y el otro no. Debemos buscar una solución más lógica, de sentido común.

Reitero que será a través de túneles o de algún pasaje aéreo, pero no tan grandes como el que se hizo en La Floresta, que es inmenso y fue caro. Debemos encontrar una situación más acorde.

Reitero que me han presentado varias ideas, pero estoy esperando para comenzar a trabajarlas. Si en mayo hubiéramos tenido las elecciones departamentales, hubiese tenido la posibilidad de decirles: "Miren, tengo este acuerdo y aquel otro con el señor intendente y con los alcaldes de cada una de las localidades". Pero la situación que estamos viviendo determina que deba esperar al trabajo técnico que pensamos hacer con el director de obras de la intendencia, con los alcaldes y con los señores diputados que viven en esas zonas, quienes nos pueden ayudar a impactar menos.

Lo cierto es que tendríamos que quitar los semáforos, que ocasionan muchos accidentes. | En el resto de malla de la Ruta Interbalnearia, del peaje Solís hacia Punta Ballena, hay tres pasajes que obligatoriamente tenemos que hacer. Uno de ellos es el desvío a Solís y la entrada de allí a la Interbalnearia, que está muy fea; otro, en Pan de Azúcar, que ha ocasionado muchos problemas, y el tercero en es el camino de Los Arrayanes, que es una de las entradas a Piriápolis.

Tenemos que hacer estas intervenciones para mejorar el ingreso y la salida de la Ruta Interbalnearia a estos lugares, que son importantes. Menciono esto porque es parte integrante de las cosas que vamos a informar en las sucesivas rendiciones de cuentas que tendremos en este período.

En la presentación van a encontrar los mapas, las singularidades y las modalidades de gestión.

Después, está lo de CNV y las rutas de DNV a financiar por concesiones MTOP CNV, las rehabilitaciones. Tienen dos planillas de toda la obra, ruta por ruta, tramo por tramo, para que puedan fiscalizar durante este período. Aparecen las rutas Nº 4; Nº 6; Nº 12 en toda sus variables; Nº 21 en Colonia-; Nº 31 en Salto, que nos parece muy importante terminar, sobre todo el tramo que va hacia Punta de Valentines; Nº 33 en Canelones; Nº 34 en Cerro Largo y Rivera; Nº 48 en Canelones; Nº 56 en Florida, que está entre las ruta Nº 6 y Nº 7 , y las rutas Nº 63, Nº 64, Nº 67 y Nº 68, en Canelones.

Quiero detenerme en la Ruta Nº 81, que está llamada a ser un corredor, arriba de la Ruta Nº 11. Si vienen por Santa Lucía y terminan la rotonda con la Ruta Nº 5, seguirán por tosca, lamentablemente, aunque más adelante se hacen tratamientos y hasta carpeta. Si uno sigue por la Ruta Nº 81, hacia Migues o Montes, puede luego tomar la Ruta Nº 80 hacia la Ruta Nº 8. Para los extranjeros, para los argentinos que van a Rocha a vacacionar, les convendrá mucho esta ruta si hacemos un corredor que desemboque en la Ruta Nº 8; tendrán que hacer algunos kilómetros hacia abajo, tomar la Ruta Nº 9 y continuar hacia Rocha.

Tengan presente esta ruta en el mapa. Yo no la conocía en sus dimensiones; la tengo que recorrer voy a pedir a los diputados de todos los partidos que lo hagan conmigo , para mirarla bien, porque es una ruta llamada a ser otro gran baipás para sortear Montevideo y su tránsito. Se necesitaría una gran obra, para hacerla desembocar en la Ruta Nº 80 y así llegar a la Ruta Nº 8. Por lo que me han dicho, la Ruta Nº 80 está en buen estado. Aún no la he

podido recorrer; estoy esperando que termine el proceso electoral. En Paysandú tenemos la Ruta Nº 90; en Soriano las rutas Nº 95 y Ruta Nº 96, entre Villa Soriano que nos parece importante y Dolores. En Maldonado tenemos la Ruta Nº 10; en Canelones, la Nº 107; en Lavalleja, la Nº 108; en Artigas, la Nº 4, de Biassini a pueblo Sequeira. En Florida tenemos la Ruta Nº 6, de Sarandí del Yí hacia el sur; yo la recorrí hace algunos días y no vi pozos, pero hay una rugosidad que si no atendemos con una mejor intervención se romperá inmediatamente.

Después, aún tenemos un tramo de la Ruta Nº 7, entre Cerro Chato y La Yeguada, en Treinta y Tres. En Canelones, tenemos la Ruta Nº 12, entre las rutas Nº 5 y Nº 6, que está muy fea: la que va desde Tala hacia la Ruta Nº 108, y la de Tala a la Ruta N° 40.

En Colonia se hace la Ruta Nº 21. En este departamento hay muchas intervenciones a través de las PPP, y la única que nos queda es la Ruta Nº 21, para convertirla en una ruta turística importante, bordeando el río. Y en Canelones también tenemos a la Ruta Nº 33.

Todas estas obras son parte integrante de la malla que era de la DNV y se la pasamos al CVU, sumándose a la que ya tenía. Es decir, los señores y las señoras que nos acompañan tendrán mucho trabajo en los próximos años.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Es un gusto concurrir a la Comisión de Presupuesto integrada con la de Hacienda. Saludo a todos los señores legisladores, a los secretarios y los integrantes de esta Comisión.

Voy a referirme al conjunto de contratos de participación público privada que se iniciaron en el período pasado y que aún continúan. Es voluntad de esta gestión llevar adelante los circuitos diseñados por la modalidad PPP.

Como todos sabemos, estos circuitos han tenido demoras, son difíciles de instrumentar y son de ingeniería complicada. Sin embargo, es una herramienta más para realizar este tipo de obras. En algunos momentos nos referiremos al paquete total de las PPP en los circuitos previstos, y en otras ocasiones, a las obras realizadas hasta el 31 de diciembre de 2019 y a las previstas para este período.

Estamos hablando de siete circuitos por la modalidad de participación público privada. Hoy hay tres circuitos en ejecución. Me refiero al Circuito 0, en las rutas Nº 21 y Nº 24, en el litoral; al Circuito 1, que comprende las rutas Nº 12, Nº 54, Nº 55, Nº 57 y el baipás a la ciudad de Carmelo -son las rutas que recién refirió el señor ministro en el departamento de Colonia-, y el Circuito 3, en la Ruta Nº 14, oeste, que va de Mercedes a Sarandí del Yí, y está en obras.

Hasta el 31 de diciembre se invirtieron en obras US$ 119.000.000. Estos circuitos tienen previstas obras, hasta su finalización, por US$ 196.000.000, y restan cuatro circuitos, que en breve detallaré. Los cuatro circuitos restantes -si se pudiera realizar todo como está planificado- supondrían una inversión de US$ 343.000.000 en obras, totalizando en el período US$ 539.000.000 en obras, a través de esta modalidad de circuitos PPP.

Como he dicho, el Circuito 0 comprende las ruta Nº 21 y N° 24 -entre Nueva Palmira y Ruta Nº 2-, y las rutas N° 21 y N° 24, entre las rutas Nº 2 y Nº

3. Este circuito tiene el 97% de avance de obra. Estamos en los finales de esa obra. Se están colocando barandas New Jersey en los puentes que están en el contrato, y quedan 300 metros finales antes del puerto de Nueva Palmira, respecto de lo cual hay alguna diferencia y resta solucionar este tramo. | Esa PPP está avanzada y a punto de su culminación; es la que tiene el avance más importante.

El circuito 1, en las rutas de Colonia y el baipás de la ciudad de Carmelo, viene con un avance de obra de 37%. Se está trabajando en esas obras, y lo lleva adelante el consorcio Grupo Oriental 1, integrado por Construcciones e Instalaciones Electromecánicas, Traxplaco y la empresa Hernández y González S.A.

El el Circuito 2 comprende las rutas Nº 9 y N° 15, la Ruta Nº 9 de Rocha a Chuy, y la Ruta Nº 15, desde la Ruta Nº 9 a la Ruta Nº 13. Este está todavía en la etapa de papeles. Está definido el contrato, y se está trabajando en una adenda con respecto al cronograma de obra. Este proyecto está algo demorado, y se está a la espera de la definición de algunos detalles contractuales para ser enviado al Ministerio de Economía y Finanzas, la OPP y el Tribunal de Cuentas, para seguir adelante con el procedimiento correspondiente.

El circuito 3 abarca la Ruta Nº 14 este, de Mercedes a Sarandí del Yi. Tiene un avance de obra de 38%. Se está trabajando normalmente en este proyecto, sin ningún problema importante. La empresa adjudicataria es Espina Obras Hidráulicas S.A y Sociedad Anónima de Obras y Servicios, Copasa.

El circuito 4 en su momento fue sacado. Correspondía a obras en la Ruta Nº 26 oeste, entre la Ruta Nº 3 y la Ruta Nº 5. Fueron obras que se realizaron en el período pasado bajo otra modalidad.

El circuito 5 tal vez sea el que viene más atrasado -hubo cambios en la composición del consorcio-, pero últimamente tuvo un impulso. El consorcio solicitó un plazo de ciento veinte días a efectos de afinar algunos aspectos de financiamiento, y se está en la etapa de acreditación de financiamiento para llevar adelante esa obra.

El circuito 6, que comprende la Ruta Nº 6 entre Cuchilla Grande y la Ruta Nº 12, también está en etapa de papeleo. En el proyecto de contrato hay una adenda en relación a mayores obras a realizarse, y está en la etapa final de revisión a efectos de realizar la adjudicación definitiva y ser enviado al Ministerio de Economía y Finanzas, la OPP y el Tribunal de Cuentas.

El circuito 7, que es la doble vía a realizarse en la Ruta Nº 3, entre las rutas Nº 1 y Nº 11, incluyendo el baipás a la ciudad de San José. Esta obra viene bastante bien; el contrato se encuentra en condiciones de ser aprobado y se está a la espera de una adenda por las rotondas. Si mal no recuerdo, este contrato tiene doce rotondas en la Ruta Nº 3, y se trató de simplificar ese diseño. Una vez aprobada esta adenda estará en condiciones de remitirse al Ministerio de Economía y Finanzas, la OPP y el Tribunal de Cuentas, para iniciarse las obras correspondientes.

Este es el detalle de los circuitos que integran este paquete de PPP.

Con respecto a los puentes, quiero hacer una aclaración. Le pasé al ministro la cifra total de los puentes previstos en las PPP, y ya hay algunos que se hicieron, por lo que vamos a conseguir la información concreta -la estamos solicitando- de cuáles se realizaron y cuáles son los previstos en este período. Deben de ser algunos menos de setenta y cinco, que es la cantidad total de obras totales. Quería aclararlo, porque no quise inducirlo a error en lo que dijo. Es el número total de obras previstas por esta modalidad.

Voy a detallar la inversión prevista en cada circuito. En el circuito 0, la inversión en obras es de US$ 72.000.000; en el circuito 1, de US$ 94.000.000; en el circuito 2, de US$ 80.000.000; en el circuito 3 -la Ruta Nº 14 oeste-, de US$ 157.000.000; en el circuito 5 -la Ruta Nº 14 este-, de US$ 109.000.000; en el circuito 6, de US$ 75.000.000, y en el circuito 7 -la doble vía a San José-, de US$ 69.000.000. La inversión total será de US$ 658.000.000 en caso de concluir este plan de obras por esta modalidad.

Esta es la información sobre las PPP.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero hacer un comentario.

La voluntad de este Ministerio es finalizar todas las obras por PPP, que en este período corresponderían a US$ 539.000.000, si terminamos. ¿Por qué? Porque se trabajó mucho, demoraron mucho y siguen demorando mucho las PPP. Realmente, el camino burocrático ha sido muy tortuoso, porque intervienen la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, el Ministerio de Economía y Finanzas, los bancos que financian. A futuro tendremos que hacer correcciones legislativas, para que sea un instrumento mucho más rápido.

Han sido una tortura tanto para la administración anterior como para la nuestra. En estos meses que estamos no hemos logrado firmar un nuevo contrato. Tenemos una casi terminada, que corresponde al circuito 6 -como decía el señor subsecretario Olaizola-; hay dos en construcción que están con problemas, y las otras cuatro PPP que mencionó el señor subsecretario están con problemas de diseño financiero, de contrato, de modificaciones, de adendas. Interviene mucha gente -demasiada- como para delimitar qué tenemos que hacer nosotros -el Ministerio- y qué es lo que tiene que hacer el Ministerio de Economía y Finanzas.

Entre otras cosas, queremos terminarlas porque no están dentro de nuestro presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino en el de Economía y Finanzas. Para nosotros es importante culminarlas, porque en general, excepto la Ruta Nº 3 que es vertical, las otras son transversales. Y la intervención transversal es importante en el diseño vial, en la estructura vial de nuestro país. La Ruta Nº 14 es un ejemplo muy claro. Llegar desde Lascano a Mercedes, terminar la Ruta Nº 9 hasta el Chuy y todas las de Colonia es muy importante, porque el tránsito de camiones hacia Fray Bentos y, sobre todo, a Nueva Palmira es muy alto.

Estamos a las órdenes para las preguntas que quieran hacer.

Quiero terminar mi intervención diciendo que si bien hablamos de vialidad, el Ministerio tiene otras direcciones. Pueden surgir preguntas sobre el plan, la gestión. Nos acompaña el director Nacional de Topografía que cuando llegue el momento de abordar los artículos respectivos, explicará sus

alcances. Esta Dirección -que no era muy importante-, por el tren, se transformó en una prioridad en la gestión del Ministerio, porque el anteproyecto de VR Track hablaba de doscientas cincuenta y seis expropiaciones y hoy estamos arriba de las mil cien que tenemos que hacer. Entonces, hemos destinado a mucha gente del Ministerio para dar apoyatura a la Dirección Nacional de Topografía que, por supuesto, está desbordada de trabajo. Dentro de esas 1.100 expropiaciones, hay 91 que es indispensable realizar cuanto antes para que arranque el cronograma de obras de la empresa. Realmente, estamos empujando caracoles -un empresario me habló de la actitud, y es un poco así-, para que se puedan realizar esas expropiaciones urgentes; luego, seguiremos con las demás. Ya se hicieron 632 -la gestión no es mala-, pero quedan algo más de 400; de esas, 91 son indispensables.

Tenemos con nosotros al director Santiago Borsari. Como habrán visto en el planillado, hay cierto dinero para hacer convenios sociales, algo que nos parece muy importante y que diputados de todos los partidos nos solicitan. Se trata de convenios que ayudan a una iniciativa privada local social. Si quieren ayudar con más recursos, recortando de otro lado porque no podemos incrementar el gasto, el director Santiago Borsari con mucho gusto estará de acuerdo. De esa forma, podríamos hacer más obras de carácter social, deportivo, etcétera. Por lo tanto, si logran reforzar este rubro con más recursos, serán muy bienvenidos por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

También tenemos al señor director Nacional de Transporte con nosotros. Como saben, producto de la pandemia estamos, atravesando dificultades y, al respecto, el señor Pablo Labandera nos ha asesorado muy bien en todo este episodio. Estamos tratando de ayudar -además de los subsidios al boleto y al gasoil, que no damos nosotros; el boleto, sí- para que ninguna empresa de transporte colectivo quede por el camino producto de esta pandemia. Estamos instrumentando una especie de subsidios de guerra ante el covid 19. Hasta ahora, recibimos la asistencia del Ministerio de Economía y Finanzas. Esto nos preocupa mucho, porque no queremos que por el covid 19 alguna empresa termine con dificultades de viabilidad. Hay mucha gente trabajando en ese tema. Ha habido esfuerzos por parte de las empresas y de los trabajadores. Al respecto, hay convenios entre los trabajadores y las empresas -debo destacarlo- por la situación que vive el país en el sentido de renunciar a ciertos aumentos y recuperar el nivel salarial al momento de salir de la pandemia. Ha habido ajustes tanto en las líneas urbanas como en las interdepartamentales y de la zona metropolitana, que estamos siguiendo muy de cerca.

Por otra parte, junto con la Dirección Nacional de Transporte, estamos analizando la posibilidad de tener un amplio consenso para instalar nuevamente un sistema georreferencial que cuide las rutas y ayude a combatir la informalidad. Ya hemos hecho una convocatoria a todas las empresas, hablamos con todos los trabajadores y estamos en vías de buscar un entendimiento que posibilite generar un sistema técnico y tecnológico que nos ayude a combatir la informalidad y a cuidar nuestras rutas. Digo esto porque, muchas veces, los camiones usan rutas que no están en condiciones de recibir la carga que transportan, deteriorando rápidamente la inversión. Si no se trata de carpeta asfáltica u hormigón, la ruta se rompe; el tratamiento bituminoso no puede absorber eso. Entonces, es muy importante el rol que tiene en ese sentido el director Nacional de Transporte.

A su vez, está con nosotros el señor director Nacional de Hidrografía. Cabe señalar que para este período asumimos el compromiso de la inversión en los bañados de Rocha. Se trata de una obra que tendría que empezar este año, pero hubo dificultades para ingresar con las máquinas a los canales -esto está programado desde hace mucho tiempo por los ingenieros-, para reparar el destrozo que hizo el canal Andreoni en la zona de La Coronilla. Es muy importante para nosotros -inclusive para el señor presidente- que lo antes posible se haga esta obra que busca canalizar el agua de todos esos bañados hacia la Laguna Merín.

Tenemos la obra del puerto de Punta Carretas. Estamos en plena negociación con la Intendencia y con la empresa Buquebús. Por ello, hoy contamos con la presencia del señor presidente de la Administración Nacional de Puertos, el doctor Juan Curbelo. Hay un proceso de entendimiento para que el puerto de Punta Carretas sea la terminal de pasajeros de Buquebús y para que deje el espacio que utiliza actualmente en el puerto, muy valioso para nosotros. De esa forma, tendríamos mayor disponibilidad, y recibíamos más canon e ingresos en el Puerto.

En cuanto a la Dirección Nacional de Hidrografía, estamos estudiando cómo se van a pasar los puertos deportivos a la ANP; por ello están aquí el director y el presidente de los respectivos organismos. Venimos trabajando bien y sin pausa, de modo tal de hacer cuanto antes ese pasaje. Podríamos hablar mucho de la situación de los puertos deportivos, ya que para nosotros son importantes como atractivo turístico, por el ingreso y por el trabajo de mucha gente. Quizás podamos reunirnos con la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Representantes -veo que está presente el señor diputado Irazábal-, para conversar al respecto e informar sobre este tema.

Como toda la mañana hablé de la Dirección Nacional de Vialidad, tengo que destacar la gran apoyatura del señor Hernán Ciganda y de la ingeniera Cristina Carlomagno, además de todo el equipo muy valioso de ingenieros. Ellos nos están ayudando mucho en una gestión que no es fácil.

También tenemos con nosotros al señor presidente de AFE, el arquitecto Miguel Vaczy, quien está ayudando en el comité de dirección de las obras del ferrocarril. Permanentemente estamos preparándonos para cumplir en tiempo y forma con los compromisos que tiene el país de entregar el trazado de vías necesario para el tren de UPM.

También tenemos al señor director General de Transporte Aéreo, el brigadier general Daniel Olmedo.

Estamos esperando la sanción de este proyecto que está a estudio de la Cámara de Representantes. Seguramente, después vamos a seguir avanzando en lo que respecta a la aviación civil. En este momento, la aviación civil tiene una observación de la OACI, porque es juez y parte, ya que está todo concentrado dentro de la Dinacia. Tenemos que ir hablando con el Ministerio de Defensa Nacional para pasar gran parte de aviación civil y otras reparticiones -sin apuro- al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a fin de que en el Ministerio de Defensa Nacional quede solo con lo que es propio de los controles de seguridad del transporte aéreo.

Ahora no tenemos un bosquejo, pero naturalmente vamos a volver al Parlamento, porque esto tiene que procesarse por ley. Cuando tengamos el acuerdo que necesariamente debemos tener con el Ministerio de Defensa Nacional, vendremos acá a discutirlo con ustedes a fin de explicar cuáles son los pasos que tenemos que dar para pasar la aviación civil a donde creemos tiene que estar, es decir, en el área civil y no en el área de defensa.

También está presente el presidente del Administración Nacional de Puertos, aunque su presupuesto no pasa por esta Casa. Quiero resaltar que el presupuesto de la ANP fue aprobado por unanimidad -debe ser uno de los únicos casos- del directorio. Hay importantes inversiones en el puerto; queremos bajar costos. Tenemos desafíos importantes de obras que estamos financiando para poder generar la posibilidad de que se pueda dragar a catorce metros el canal de ingreso al puerto, lo que para nosotros es clave geopolíticamente. Digo esto a modo de título, sin que esto implique internarnos en la discusión portuaria. Prometo venir otro día a conversar con ustedes en el ámbito de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Con el subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas trabajamos en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas durante los cinco años del período anterior. Tanto en la presentación del presupuesto quinquenal como en las dos primeras rendiciones de cuentas, la primera pregunta que realizó el ahora subsecretario Olaizola a las autoridades del Ministerio de aquel momento tenía que ver con el plan de obras.

Por tanto, les agradecemos que hayan traído detalladamente el plan de obras que está en el Inciso 10 del proyecto de ley de presupuesto. Esperemos tenerlas cuanto antes para saber -aunque ya lo adelantó el ministro- dónde están las prioridades en este quinquenio, sobre todo en lo que tiene que ver con las obras de infraestructura vial, que fue lo que se desarrolló en mayor medida en la intervención.

Yo fui anotando varios puntos relacionados con las intervenciones que ustedes realizaron. Voy a empezar por el ferrocarril central y por el tema de las expropiaciones. Dijeron que había más de mil expropiaciones. Voy a dar números gruesos; el detalle está en la versión taquigráfica. Se dijo que había más de seiscientas expropiaciones que ya estaban entregadas al consorcio y que de las cuatrocientas que restaban, había noventa y una urgentes. Me gustaría saber, no el detalle de los lugares en que se dieron esas expropiaciones, sino en qué grado de avance están, ya que eso está atado al desarrollo de la obra. Se trata de una obra que ha sido apoyada, pero también cuestionada por integrantes de la sociedad civil, sobre todo, en lo que respecta al pasaje del ferrocarril por las ciudades de Durazno y Florida. Inclusive, el ministro solicitó un estudio a los técnicos del Ministerio para ver si había posibilidad de cambiar ese trayecto.

Cuando se hizo la interpelación -que fue histórica porque fue a pedido de un diputado de la coalición de gobierno-, nosotros entendimos -y así se lo hicimos saber al ministro- que el cómo y el cuánto iban a hacer -según palabras del ministro en esa interpelación- que esas obras no se pudieran realizar. El cambio del trazado del ferrocarril central por las ciudades de Florida y Durazno

no iba a poder ser tenido en cuenta porque no solo aumentaba el período de obra en un tiempo importante, sino que aumentaba el costo total del proyecto en forma muy considerable

Eso se dejó de lado y se dieron las explicaciones del caso. Por supuesto que mucha gente no quedó convencida, tanto en Durazno como en Florida. Con el diputado Irazábal hemos tenido encuentros con grupos organizados y sabemos que se había generado una expectativa muy importante porque entendían que iban a ser tenidos en cuenta. Nosotros tratamos de bajarles esa expectativa porque, conociendo los números, sabíamos que ese cambio no se podía realizar.

Concretamente, quiero saber en qué etapa están las expropiaciones del ferrocarril central y si son realmente un problema para que el plan de obras de la empresa pueda seguir adelante, ya que la fecha de entrega de las obras del ferrocarril central es el 22 de febrero de 2022. Así lo dijo el ministro varias veces en la interpelación a la que hice referencia.

(Ocupa la Presidencia la señora representante Lilián Galán)

——En lo que tiene que ver con las PPP, hay obras que se están realizando; el subsecretario ya dio el detalle del avance. Me queda una duda sobre una de las PPP, que es la que más conozco. Conozco a las tres que están en ejecución, pero la que más conozco es la de la Ruta Nº 14 oeste, porque la he transitado desde Mercedes a Sarandí del Yí en varias oportunidades. Entendí -sin conocer mucho- que el avance de obra era mucho mayor. El subsecretario habló de un 38% de ejecución de la obra. Sabemos que hay aproximadamente 15 kilómetros, pasando Paso Lugo, que se están finalizando. Después, está el puente de Paso Lugo que es una obra importantísima que va a llevar más de un año y que aún no ha comenzado. El resto de la Ruta ya está pronta y señalizada. Creo que ya se han recibido varios tramos; el ministro ha inaugurado algunos tramos y yo lo he acompañado.

Nos gustaría conocer más detalle sobre la ejecución de esas obras.

Sobre las PPP que están en ejecución y a punto de finalizar, como las Rutas Nº 21 y Nº 24, queremos referirnos a declaraciones que hizo el director de la Oficina Nacional de Planeamiento y Presupuesto en un matutino de la capital. Hay una contradicción entre estas declaraciones y lo que dijo el ministro ahora. Por suerte, se va a seguir porque se entiende que es necesario no solo en lo que tiene que ver con lo productivo, sino también con el turismo. Estoy hablando de la PPP 5, que es la Ruta Nº 14 este y la Ruta Nº 15. El director de la OPP declaraba que se habían hecho rutas prácticamente sin tráfico -cosa en la que no coincidimos porque la Ruta Nº 14 no solamente tiene un tráfico importantísimo, sobre todo en el tramo Sarandí del Yí- Mercedes, sino porque por allí se pasa mucha madera que después es desviada a las dos plantas de celulosa, tanto a la de UPM como a la de Montes del Plata- y que se pretendía una exigencia desmedida en la calidad de la obra. El ministro dijo que iban a continuar la Ruta Nº 14 hasta la Ruta Nº 15, es decir que para el Ministerio -y me imagino que para el Poder Ejecutivo- esto es muy importante por lo que dije anteriormente: por el desarrollo, porque son rutas muy necesarias que atraviesan transversalmente al país, y por el turismo. Con respecto a la PPP 3, queríamos saber si hay algún cronograma de inicio de actividades del puente y el baipás en Sarandí del Yí, que es la frutilla de la torta

de esa PPP tan importante que tiene, para mi asombro, un avance de obras de un 38%.

En cuanto a los mantenimientos que ha hecho la Dirección Nacional de Vialidad, tengo un resumen de estado de conservación de rutas del año 2019 que entregó el exministro Rossi al ministro Heber. Allí dice que en el año 2019 el estado del 35% de las rutas era muy bueno; el del 18% era bueno; el de un 13%, regular; un 16% estaba en obras y un 16% estaba en mal estado. Es decir que se ha venido avanzando mucho en el estado de conservación de las rutas, ya que en 2014 un 25% estaba en estado muy bueno y en 2019 terminamos con un 35%.

Hemos visto también en algunas rutas, sobre todo en el tramo entre el peaje Mendoza y el peaje Centenario, en Ruta Nº 5, que el mantenimiento, si bien se ha hecho -lo transito todos los días, igual que varios diputados que estamos acá-, no ha sido el mejor. El estado de mantenimiento no es el que uno aspiraría, ya que la ruta está en buen estado y es un tramo importante que está dentro del tramo de doble vía que el ministro anunció que se estaría haciendo desde Canelones hasta Durazno. También queremos preguntar eso, porque generó mucha expectativa lo que el señor ministro dijo en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas acerca de que, si bien estaba proyectada la doble vía entre Canelones y Florida, había una posibilidad real de extenderla hasta la ciudad de Durazno. Inclusive, el ministro mencionó que en algún momento habría que llegar hasta Paso de los Toros, lo que entendemos más que necesario por la obra de UPM. El mantenimiento debe tener la calidad necesaria, no solamente en ese tramo que mencioné, sino en algunos otros, ya que las rutas están en buen estado, pero el tránsito que hoy soportan y el peso de lo que hoy se traslada las están deteriorando, y eso va en contra de lo que está invirtiendo y va a invertir el Estado uruguayo.

En cuanto a los peajes, escuchamos al ministro hacer algunas declaraciones relacionadas con la posibilidad de aumentarlos. Queremos saber si hay algún detalle sobre eso. También escuchamos decir al ministro que la tecnología va avanzando -entendemos que es así- y que eso puede ir en detrimento de la cantidad de mano de obra que hoy trabaja en los diferentes peajes de nuestro país. Sé que estuvieron los trabajadores de los peajes en la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social haciendo ese planteamiento, preocupados por lo que el señor ministro había manifestado. Quiero saber, sobre todo, si tienen el detalle de los quince peajes nuevos que se estarían instalando en nuestro país.

El ministro habló de la Ruta Nº 6 -nos mojó la oreja a los diputados Osorio, Irazábal y a mí-, y la pregunta concreta es si se ha venido avanzando. Está la PPP en Ruta Nº 6, que va desde los accesos a Montevideo a San Ramón, pasando por el puente. El tramo hasta Sarandí del Yí, que también conocemos, se puede transitar, pero hay que hacer una inversión importante para dejarlo con un estándar necesario a lo que hoy se requiere y al tránsito que puede tener esa ruta si se hace lo que el ministro anunció desde Vichadero hasta Montevideo. Tenemos un problema desde Comercio Sainz hasta el kilómetro 329, que es un tramo departamental -el señor diputado Irazábal fue intendente de Durazno y conoce mucho mejor que yo este tema-; allí debería haber un traspaso de una ruta nacional a departamental o recibir el tramo de la Ruta Nº 6 y que la Intendencia de Durazno tenga menos kilómetros para poder

mantener mejor al resto de la caminería departamental. Quisiera saber qué vamos a hacer para utilizar el puente, que fue construido por el expresidente Lacalle en 1994 -seguramente, el señor ministro Heber haya ido a la inauguración-, con una inversión muy importante en aquel momento -se habló de US$ 20.000.000- y, lamentablemente, hasta ahora casi no se utilizó. Hay fotos de hace unos años que muestran a vacas pastando arriba de ese puente. Entendemos que es necesario que la ruta haga el entronque con el puente, siga hacia la Ruta Nº 26 y continúe hasta Vichadero, porque por lo que conocemos del proyecto de UPM, el puente está cerca de la zona de Arévalo, que es uno de los centros importantes desde donde se va a cosechar la madera para la planta en Centenario. Creo que puede ser una ruta muy utilizada por los camiones tritrenes, ya que el puente está en muy buen estado porque prácticamente no ha recibido carga. Si se hace ese entronque, quedaría conectada por el este de nuestro país desde Rivera hasta Montevideo, algo que es muy solicitado por vecinos de Blanquillo, La Paloma y por toda la zona de Tacuarembó y Rivera. La pregunta concreta es si la Ruta Nº 6 va a enganchar por el puente o se va a hacer una balsa para que crucen los camiones.

Con respecto a UPM, el señor ministro dijo en la interpelación que había algunos puentes que no se iban a realizar porque iban a soportar el traslado de la madera. Esto nos preocupa, porque hoy, el señor ministro dijo, y con razón, que el frenado y el arrastre que hacen los camiones al ingreso a las cabeceras de los puentes es muy importante y que, si los puentes no se refuerzan, va a estar complicado que esos camiones puedan pasar debido a la carga que van a llevar. Tenemos una pregunta puntual para un tramo del recorrido que será un insumo para la planta de UPM -todo indica que va a ser a partir de enero-; son rutas que salen del puerto de Fray Bentos, pero me imagino que el señor diputado Cáceres va a hacer referencia concreta al pasaje de las rutas por su departamento y, sobre todo, al baipás en la ciudad de Young.

También tenemos el proyecto -que tengo entendido que quedó encaminado- del baipás que se va a hacer en Pueblo Centenario y Paso de los Toros, con un puente sobre el Río Negro. Esto lo hemos hablado con el subsecretario Olaizola; quisiera saber si ese proyecto está acabado para conocer desde dónde se inicia en Ruta Nº 5, porque hay muchos trascendidos sobre que va a ser un kilómetro abajo de camino del Tala en el ingreso a la planta, y por dónde estaría pasando, si afecta a la zona urbana de Centenario o no y a dónde sale en la Ruta Nº 5, pasando Paso de los Toros. | Si este proyecto hubiera acabado, nos gustaría conocerlo, porque es una consulta permanente de la gente de Centenario y de Paso de los Toros.

No escuché -o no entendí-, pero me imagino que hay una inversión muy importante en luminarias en las rutas nacionales, sobre todo en los ingresos de las ciudades y de los pueblos. Me gustaría conocer un detalle de las obras que se van a realizar en luminarias, porque algunos pueblos han reclamado, sobre todo los que están sobre la Ruta Nº 7, este servicio con el que no cuentan al ingreso y egreso de sus localidades, y son muy importantes para la seguridad vial y en general. Quiero saber si hay un detalle de los proyectos de iluminación en las rutas.

El señor ministro también habló de la Ruta Nº 81, y coincidimos; en el período anterior se hizo un esfuerzo muy importante para mejorar la calidad del

tramo entre la Ruta Nº 5 y Santa Lucía, que son unos kilómetros donde se construyó una rotonda y se construyó con hormigón. Esa ruta indudablemente es importante no solo para el turismo, como dijo el señor ministro, sino también para la producción, sobre todo lechera, que es una de las más grandes en la zona. Es bueno que las cosas que se hicieron bien en el período anterior se continúen en este. Esta ruta es importante para esa zona del norte del departamento de Canelones.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Sebastián Andújar)

——Por otra parte, quiero preguntar sobre el subsidio del transporte, es decir, si se puede dar más detalles de los subsidios en general, en particular del Covid. El director Nacional de Transporte estuvo en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y habló de este tema. Me parece que en esta instancia sería bueno saber cuánto se ha puesto para subsidiar el transporte por el Covid, cuánto se va a poner para subsidiar en general al boleto, en sus diferentes usos, porque en el interior muchas veces no son boletos, sino que se paga a camionetas para trasladar estudiantes desde localidades pequeñas hasta las más grandes, donde no hay transporte fluido de pasajeros.

Por otra parte, se explicó en Comisión acerca del Sictrac; ha habido reuniones y se ha avanzado. En esta instancia, nos parece que sería bueno hacer referencia en particular a este tema, ya que fue el compromiso que el señor ministro asumió cuando nos visitó en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas.

Aprovecho que está el presidente de AFE para preguntar sobre los ramales. ¿Cuál es el plan de rehabilitación en infraestructura ferroviaria? Además del ramal entre Paso de los Toros y Rivera y del ramal que está entre Paso de los Toros y Salto, ¿qué otros ramales se han previsto para la rehabilitación ferroviaria? El ramal a Minas estaba en carpeta, y no sé si sigue y si se va a ejecutar en este quinquenio, al igual que el de Río Branco, que es tan importante para la producción del este de nuestro país.

Con respecto al puerto, creo que en 2018 el directorio anterior presentó un plan maestro, y al actual presidente de la Administración Nacional de Puertos le debe constar, porque en ese momento representaba a la oposición. El actual directorio ha anunciado un nuevo plan maestro. Si fuera así, queremos saber si ha habido avances o en qué etapa está. Sin duda, habrá que contratar a una consultora para que haga el estudio correspondiente y lo presente.

Con respecto al puerto de Punta Carretas, quiero saber qué definiciones tienen. Todos conocen la discusión que hubo el período pasado por la construcción de la terminal de pasajeros de Buquebus en el dique Mauá. Quiero saber en qué está ese proyecto, si realmente se va a hacer la terminal ahí o si hay otras posibilidades.

Estas son las preguntas que queríamos realizar.

SEÑOR REPRESENTANTE OLMOS (Gustavo).- En el punto 6.6 "Políticas de infraestructura", el Poder Ejecutivo en su exposición de motivos dice: "Nuestra red vial es de las más densas de América. […]. El problema es que, en los últimos años, nuestras rutas se han deteriorado y han perdido calidad frente al

desarrollo logrado por otros países de la región. Esto se debe a la combinación entre un fuerte aumento de la carga transportada y la insuficiencia de inversiones y mantenimiento". Entiendo que la comparación que hizo el señor ministro con la ejecución en el período anterior, que fue realmente importante, no parece adecuarse a la realidad de lo que ha sido la inversión en esta materia.

Por otra parte, en el programa del Partido Nacional estaba planteada la posibilidad de recurrir a las PPP, y también en el Compromiso por el País; en la LUC también hubo referencias a las PPP, pero ahora entiendo que se estaría abandonando el mecanismo y se iría más a los contratos Crema. Simplemente, quiero confirmar si estoy en lo cierto. Y en caso de que se mantengan los contratos PPP, ¿cómo entiende el Ministerio que le pueda afectar el artículo 633, que plantea topes de 9% del PIB para los contratos PPP y, además, que los compromisos anuales no podrán exceder el "7 por mil" del PIB del año inmediato anterior? Me queda claro que las PPP del Ministerio no son las únicas y que este es un tope global, pero quiero saber cómo impactaría esto.

En el Tomo III "Gastos corrientes e inversiones", en el análisis por ejercicio proyectado para 2020, en la página 37, se estableció para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas una inversión de $ 8.468.000.000. En el detalle del análisis presupuestal, para 2020 vienen $ 9.806.000.000, es decir, hay una diferencia de casi $ 1.340.000.000, que es bien relevante. No sé cuál de la dos es correcta. Me gustaría conocer la explicación de esta diferencia. |

Respecto al plan de obras me consta que el ministro, cuando estaba del otro lado del mostrador, lo reclamó insistentemente y hoy, siendo coherente con aquella prédica, lo aporta como un elemento para la discusión y evaluación por parte del Parlamento

En ese sentido, me gustaría saber qué se está pensando en términos de financiación para cada una de las obras.

SEÑOR REPRESENTANTE SÁNCHEZ (Alejandro).- Damos la bienvenida al señor ministro, al señor subsecretario y a la delegación que los acompaña. Es un gusto que estén aquí con nosotros y agradecemos la información que nos han brindado.

Voy a profundizar en algunas consultas, a efectos de que quede claro cuáles son las preocupaciones que tenemos sobre ciertas cuestiones que están proyectadas. Por supuesto que vamos a estudiar y a analizar en profundidad el plan de obras de infraestructura que se ha presentado, que tiene un grado de detalle importante. Si bien creo que es una mejora y que tiene que ver con un largo debate que hemos tenido hace muchos años sobre esto, también es cierto que siempre que se reclamaba el plan de obras, se pedía el calendario de obras. El ministro nos dice que nos está presentando el plan de obras del quinquenio, pero no está calendarizado. Eso fue parte de algún debate en esta misma Comisión con otros ministros de Transporte y Obras Públicas, porque presentaban cuántos kilómetros iban a hacer de carretera, y la crítica que se hacía era que no se ponía fecha, es decir que no se hacía un programa real estableciendo un calendario de cuándo empezaba una obra y cuándo terminaba la otra. Independientemente de eso, sin lugar a dudas, el señor ministro que cuando estuvo del otro lado del mostrador también reclamaba el calendario, ha hecho un avance importante en la exposición que

nos ha hecho, pero después veremos cómo se ingresa en el calendario de construcciones. Lo digo porque me parece que hay que señalar lo que está bien y en el futuro, seguramente en otras instancias de presupuesto o de rendiciones de cuentas, podremos ir ajustando el calendario de obras que está planteado. Digo esto por aquello de que siempre es bueno irnos superando. Sin lugar a dudas, la presentación del plan es una superación con respecto a otras presentaciones y lo quiero reconocer.

Hice una cuenta muy rápida para ilustrar lo que digo con respecto al calendario. El ministro ha dicho que uno de los objetivos relevantes del Ministerio, dentro del conjunto de obras públicas que se van a desarrollar en el país, tiene que ver con los puentes, y mencionó que se van a construir aproximadamente 165. Hice un cálculo rápido -no quiere decir que sea así- que me da que con 250 días laborales hábiles por año durante 5 años, el ministro va a estar inaugurando un puente cada una semana. Por eso es importante conocer los calendarios. Si multiplicamos 250 días laborales hábiles por año por 5 años y lo dividimos entre 165, que es la cantidad de puentes, da que cada 7,5 días se va a crear un puente. Evidentemente, es un esfuerzo que reconocemos que va a hacer la administración pública y será un activo muy importante para la infraestructura del país. Todos sabemos que para el desarrollo se requiere infraestructura y, como muy bien dijo el señor ministro, ese juego que se mencionó del huevo y la gallina, tiene que ver con la necesidad que tenemos para radicar mayores inversiones y que el impacto del desarrollo tenga un componente más homogéneo en el territorio. Esto tiene que ver con la infraestructura y con la logística que se pueda desarrollar, así como con los costos que asume el país a la hora de evaluar dónde se radican las inversiones. Me refiero a los tres elementos centrales que se tienen en cuenta a la hora de pensar en una infraestructura, que son los recursos humanos, las materias primas y los mercados, y allí entra el transporte y la infraestructura que nos permiten lograr capacidades para bajar costos que son importantes y muy elevados, como es el de la logística y el transporte.

En este caso, me congratulo porque estamos analizando un presupuesto quinquenal en el que tenemos un desafío en la construcción de obras y un compromiso de parte del señor ministro y su equipo en su construcción, que seguramente serán un aporte importante para el país. En ese sentido, me gustaría saber si el Ministerio tiene proyecciones. El ministro se concentró en la necesidad del mantenimiento, porque hay que construir obras nuevas, pero también hay qua mantener las que existen, a efectos de que no se deterioren, dado que de lo contrario estaríamos desvistiendo un santo para vestir otro. Eso es un problema a la hora de pensar en la sustentabilidad. Seguramente, el Ministerio debe tener algún tipo de proyección en función de los planes que están planteados de crecimiento del PBI y esfuerzo de incremento de las exportaciones, de cuánto puede ser el incremento que podemos esperar en el transporte a nivel nacional. En el período pasado tuvimos un incremento del orden del 8% de la cantidad de tránsito por nuestras rutas nacionales. Este también es un componente central para pensar y planificar cómo va a aumentar el transporte, para saber si los recursos que tenemos para mantenimiento de la infraestructura existente nos permiten sostener el incremento del transporte. Actualmente, el estado de las rutas nacionales en términos generales -tal vez el equipo del Ministerio puede actualizar las cifras- indica que un 53% de las rutas

están en estado muy bueno y bueno, y un 16% está en obra. El país ha hecho un esfuerzo grande para mejorar la calidad de nuestras rutas nacionales y hubo un incremento de transporte de 8%. Es algo que tenemos que cuidar hacia el futuro y tal vez dentro del plan hay alguna meta del Ministerio de cuál va a ser el porcentaje de rutas nacionales en buenas condiciones una vez terminada la gestión. Del plan que está planteado se desprende no solo la construcción de obra nueva, sino el mejoramiento de las infraestructuras. Por lo tanto, quisiera saber si hay algún dato de cuál sería el porcentaje de rutas nacionales que estarían en un estado muy bueno y bueno al culminar la gestión, que auguramos que sea exitosa para el bien del país.

Por otra parte, voy a hacer una pregunta muy concreta que tiene que ver con la ANP, que tuvo un nivel de inversión de aproximadamente US$ 60.000.000 por año, pero han quedado algunas obras que son muy importantes, además de las que se han hecho en muchos de los puertos del litoral. Me refiero al viaducto portuario, que es una obra que estaba valuada en US$ 130.000.000 y seguramente está dentro de los planes -no lo escuché-, porque me parece que es relevante para seguir construyendo un transporte multimodal y las infraestructuras que se necesitan.

En el caso de AFE existía la necesidad de un financiamiento de la línea entre Montevideo y Minas, que era de alrededor de US$ 16.000.000, que estaba pendiente de la posibilidad de obtener algún subsidio por parte del organismo para poder hacer frente a esa inversión. Hemos visto en el repartido de Subsidios y Subvenciones que AFE mantiene su dotación presupuestal. Me gustaría saber si con esos recursos va a poder hace frente a los costos de esa conexión.

Asimismo, me gustaría manifestar otra cuestión. Una de las preocupaciones del actual Poder Ejecutivo es lograr el desendeudamiento del país, porque dice que tiene niveles altos de endeudamiento además de los desequilibrios macroeconómicos que tienen que ver con el déficit fiscal. Sin embargo, como bien dijo el diputado Olmos, el artículo 633 aumenta el tope que existía para las obras de PPP. Se incrementa el tope que estaba en valuado en un 7% del PBI y lo lleva al 9%. Es decir que la posibilidad de endeudar el país en términos globales de obra construida estaba cifrada en US$ 3.900.000.000 y si se aprueba el artículo 633, eso aumenta a US$ 4.430.000.000. No obstante, el funcionamiento de las PPP tiene dos topes y se tienen que cumplir los dos, que es lo que se modifica ahora con respecto al tope de siete por mil. Teníamos un tope que establecía en US$ 280.000.000 como posibilidad de pago a los contratistas por año en el Ejercicio y ahora está la posibilidad de incrementar esa cantidad en US$ 345.000.000 el pago anual, o sea, la cuotaparte que pagaríamos de las obras que se realicen.

En términos generales, si uno mira el detallado informe que nos dio el señor subsecretario Olaizola, además de los compromisos que están planteados en los proyectos PPP, tanto los tres que están en marcha como los cuatro que restan, se suman otros compromisos. Sería una interrogante importante para plantear pero tal vez no sea para este ministerio ya que tiene que ver con otras Carteras. Dentro del cupo de PPP ingresan jardines y Caif, infraestructura educativa, ferrocarril central, en el orden de los US$ 152.000.000. Si hacemos la suma, nos encontramos con que el incremento de los topes que están planteados en el artículo 633 -todos

esperamos que las proyecciones macroeconómicas signifiquen un incremento del PBI y no un decrecimiento- están completos; por tanto, el ministerio no tiene posibilidades de crear nuevos proyectos PPP. La herramienta PPP se deja de utilizar por el sencillo hecho de que no tenemos margen dentro de los topes, ya que quedan aproximadamente unos US$ 92.000.000; queda un poquito, y después habrá que ver el tipo de cambio.

Pero, básicamente, en términos de instrumento con volumen, no queda nada. El señor ministro nos trae esta idea creativa, con un nombre sugestivo -el Crema- con una modalidad distinta. Con esta modalidad, vamos a tener todas las PPP planteadas que tienen que ver directamente con la Cartera. Y si se dejan de lado algunas de las PPP como, por ejemplo, infraestructuras educativas, ello implicaría que si se cumplen con todos los proyectos PPP, que ya están a estudio en diferentes etapas, no habría margen para colocar nuevos proyectos. Quiere decir que en el quinquenio no tendremos nuevos proyectos PPP con la situación creada si, de alguna manera, se llevan adelante todos los proyectos que están aquí, desde las infraestructuras educativas hasta lo que refiere a lo vial.

Por lo tanto, lo que va quedando es el financiamiento del presupuesto nacional y esta propuesta interesante que se hace y que, por lo que escuché, refiere a contratos. Me imagino que los privados colocarán dinero para la construcción de obras de infraestructuras; tiene dos años de gracia, y lo pagaremos en diez. Allí hay un valor por dinero importante porque acá hay una ecuación, no solo de inversión sino también financiera, es decir, los privados pondrán dinero. Pero, ¿cuánto va a valer el dinero que pondrán los privados? ¿Cuánto será el costo financiero de esta operación? También debemos conocer cuánto es el volumen total de obras que se piensa realizar por este mecanismo, es decir, cuánto vale la obra y cuánto será el costo total al cabo de los diez años porque cuando uno paga en diferido, generalmente, tiene que pagar más. Eso es natural: nadie presta dinero gratis en este mundo.

Por otra parte, acerca de los contratos Crema quisiera saber cómo se va a registrar o cómo se registraría el monto total de dichos contratos que implicarán compromisos que asumirá el Estado que no lo está sacando de su cuenta de inversión. ¿Cuál será el esquema financiero para enfrentar esta situación, y cuál podría ser -según el registro contable que se realice- el impacto en el déficit? Uno de los grandes problemas, tan debatido de las PPP, tiene que ver con que nos permite una forma de registración que hace que no impacte directamente en el difícil fiscal el total de las obras sino los pagos mensuales o anuales que se ejecutan para el pago de esa obra. Esto tiene un costo para el Estado porque los privados, en definitiva, negocian las PPP valor por dinero. Además, las PPP incorporan el componente de mantenimiento como muy importante a cuenta de los privados.

Entonces, ¿cómo va a funcionar el régimen de los contratos Crema? Me parece una idea novedosa, y necesitamos mayor información acerca de qué impacto puede tener en el déficit fiscal, cómo se registrará esa inversión y qué topes tiene. Cuando se creó la ley de las PPP establecimos topes claros al endeudamiento, que es lo que estamos modificando ahora con el artículo 633. Ahora estamos todos informados acerca de hasta dónde se puede endeudar el Poder Ejecutivo y qué compromisos puede asumir este hacia el futuro en función de esos topes.

También queremos saber, reitero, cómo va a ingresar en la contabilidad este nuevo sistema de contratos Crema, así como qué tipo de topes van a existir -si es que van a existir-, cuánto es el monto total, cuánto será el costo financiero para el país por realizar estas inversiones y cómo se va a registrar.

Reconocemos esta herramienta de cierta inventiva por parte del señor ministro y su equipo para buscar formas de aplicar y utilizar recursos en las inversiones pero nos gustaría tener más información de cómo se va a ejecutar.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO (Felipe).- En primer lugar, quiero dar la bienvenida a la delegación del ministerio, al señor ministro y al señor subsecretario a quienes conocemos en el funcionamiento de este Parlamento.

Se hizo un conjunto de preguntas cuya respuesta llevaría un largo tiempo. Nosotros vamos a ser más específicos con la consulta.

Antes de ello, queremos marcar una diferencia con el compañero Sánchez vinculado al cálculo que hizo en relación a la cantidad de puentes. Creo que el compañero se quedó corto porque, en realidad, los puentes -como dijo el señor ministro- se comenzarán a construir a partir del 2022, o sea que se inauguraría un puente cada cuatro días y no cada una semana.

Desde el punto de vista conceptual, este ministerio está de acuerdo con la idea de que el que rompe, paga.

En relación a la pregunta del señor diputado Tierno acerca de los peajes, es un tema que nos preocupa. Hay declaraciones públicas que afirman que se van a instalar en el país quince nuevos peajes. En la actualidad, hay quince peajes por lo que se estaría duplicando esa cantidad: serían treinta en el país. ¿Dónde estarían ubicados? Quien viaja desde Montevideo a Salto tiene tres peajes; hasta Rocha también hay tres peajes. Entonces, para ir a Salto vamos a tener seis peajes y para Rocha, también habrá seis peajes.

Puntualmente, ¿dónde van a estar ubicados? ¿En las rutas que ya tenemos o en las nuevas rutas que se están construyendo hoy? Sería bueno tener una idea clara en relación a este tema.

El otro asunto que nos preocupa tiene que ver con la Ruta Interbalnearia: la construcción de una vía rápida. Sabido es que ya existen dificultades con la existencia de semáforos y que han habido muchos accidentes en el último año. Quienes vayan a transitar por esta vía rápida van a emplear un tiempo diferencial comparado con el resto de quienes utilizan la vía normal.

Estas son algunas de las interrogantes que se nos generan y sería bueno si nos la pueden clarificar. Generar una vía rápida que nos pueda llevar al este y a Montevideo mucho más rápido seguramente va a tener un costo adicional para la gente que tenga que trasladarse por ese lugar. En relación al tema de la inversión pública y todo lo que tiene que ver con las rutas -lo digo, porque son algunas de las preocupaciones que se van generando desde el punto de vista de los famosos arrastres-, en el período pasado se invirtieron US$ 2.300.000.000. Creo que fue una de las inversiones más importantes.

Sobre el tema del arrastre que hoy se planteaba, por lo que pudimos ver, sería algo así como unos US$ 31.000.000. Tal vez se nos puede clarificar esa situación. Lo cierto es que en la propuesta que estamos recibiendo hoy, no

estaríamos llegando al 50% de lo que se había propuesto en el quinquenio pasado por medios propios. Entonces, queremos saber realmente cuánto es la inversión con recursos propios que se va a hacer por parte del Estado para todo el tema de vialidad.

En cuanto al tema de las PPP, ¿existe voluntad por parte del ministro y de su equipo de eliminarlas? ¿O existe voluntad de tratar de buscar mecanismos que sean mucho más ágiles y rápidos? Por ejemplo, escuchamos hablar de las dificultades y del tiempo que lleva eso para ese tipo de inversión. Capaz que uno de esos mecanismos podría ser centralizarlos todos en una misma oficina y no tener que andar presentando determinados documentos en diferentes áreas. Me gustaría saber cuál es la opinión que tienen en relación al tema.

Vuelvo al tema de los peajes. ¿Qué va a suceder con esos trabajadores que están desempeñando actividades en la actualidad? ¿Van a ser distribuidos en esos quince nuevos peajes que se van a incorporar? ¿O se va a buscar algún mecanismo para que esos trabajadores puedan seguir vinculados a la actividad que vienen desarrollando?

También hemos escuchado que la idea es avanzar sobre la automatización de los peajes en el país. Allí hay trabajadores. La tecnología va a seguir desplazando puestos de trabajo. Esos trabajadores ¿dónde se van a estar insertando? ¿Por parte del Ministerio se tiene pensado algún plan?

Mi última pregunta tiene que ver con el subsidio al boleto y el combustible, sobre todo, con el tema de la distribución. ¿De cuánto estamos hablando? ¿Podrían profundizar en relación al subsidio del boleto y del combustible, para conocer a ciencia cierta de cuánto estamos hablando?

Obviamente, no podemos dejar de hacer una mención, más allá de la voluntad que ha tenido el Ministerio de hablar del Plan de Obras. Lo cierto es que aquí, en mi mesa de trabajo, no tengo el Plan de Obras. No lo tengo, y tampoco tengo el calendario, como bien se reclamaba hace un momento.

Esperemos que en el momento de la discusión en el plenario en relación a este tema todos los diputados podamos tener el Plan de Obras en forma escrita, con la planilla, con los controles, porque parte de la responsabilidad que tenemos que asumir es saber en qué momento, cuándo y cómo se van a desarrollar cada una de las obras por parte del Gobierno nacional.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero aclarar al señor diputado que el señor ministro, al inicio de su exposición, dejó en claro que el material que trajo y expuso como Plan de Obras será insumo de la Comisión. Ya está en nuestro poder y será repartido a todos los señores diputados.

Tampoco existe un articulado en el presupuesto que diga: "Apruébase el Plan Quinquenal de Obras del Ministerio de Transporte y Obras Públicas". O sea que no tiene obligación de venir en el Mensaje del Poder Ejecutivo, pero será insumo de los señores diputados, como es de estilo de esta Comisión.

SEÑOR REPRESENTANTE OSORIO LIMA (Marne).- Doy la bienvenida al señor ministro, nuestro coterráneo, y a toda la delegación que lo acompaña.

Lo felicito por su presentación, porque la verdad es que su Secretaría de Estado es amplia, tan vasta como la delegación que lo acompaña.

Básicamente, quiero puntualizar algunos temas que considero son importantes. En su presentación, el señor ministro mencionó la necesidad de que la inversión pública en materia de infraestructura vial alcanzase a todo el territorio nacional. Sin duda, esa es una muy buena noticia, porque nosotros hemos visto -no quiero adjudicar intencionalidad de ningún tipo- que las definiciones en materia de la localización de las inversiones públicas ha tenido una priorización desde dos conceptos. Por un lado, desde el concepto industrial, por el cual se instalan tales o cuales industrias y, por allí, la logística en materia de inversión atendía esa demanda, lo que tiene una lógica.

Por otro, también ha tenido una priorización desde la distribución logística, vinculada a la actividad portuaria, a la actividad aeroportuaria y a algunos centros ferroviarios.

Creemos que hay una carencia de la perspectiva desde la cual se genera la producción porque, puntualmente, en los últimos tiempos, en nuestro país, si medimos la producción en materia de tonelaje que se genera en los diferentes territorios, ha tenido transformaciones muy importantes.

El desarrollo maderero forestal en el país significa hoy que cuando cuantificamos o cuando presumimos en algunos ensayos que hay ahí en cuanto a cuantificar el tonelaje que se genera desde los diferentes territorios, existen departamentos en los cuales hay una gran demanda de infraestructura vial para sacar esa producción. Entonces, creemos que como insumo para toda la inversión pública sería muy importante que desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se superpusiese el mapa productivo con esa medición de tonelaje desde los territorios al entramado vial. Digo para toda la inversión pública, porque esto va a ser un insumo para los gobiernos subnacionales que tienen mucho que ver en la infraestructura vial para atender al sector productivo, porque muchas veces los recursos se distribuyen con guarismos o con criterios de varias décadas atrás.

Si miramos cómo se distribuyen algunos fondos para atender la caminería rural y demás, vemos que son los mismos porcentajes que se manejaban hace muchos años atrás. Si vemos que en algún momento se generó un fondo para atender al sector forestal, ese fondo directamente ha desaparecido. Entonces, creemos que podría ser un activo muy importante para la toma de decisión en el momento de definir el destino de las inversiones en materia de infraestructura vial.

Otro tema que queremos volcar acá -porque se nos ha planteado desde algunos sectores productivos- tiene que ver con el tema portuario. Algunos sectores de la industria nos han manifestado dos preocupaciones: que necesitan imperiosamente la actividad portuaria desde un nivel de competitividad que propicie esos sectores, que son los costos portuarios, y las dificultades para algunos sectores de la producción en la transferencia de la carga

Por ejemplo, cuando hablamos del sector maderero, allí hay una enorme dificultad para hacer la transferencia de la carga de camiones a la carga de los barcos, con costos que muchas veces inviabilizan algunas transacciones y algunos negocios. Y cuando por ejemplo tratamos de promover el transporte ferroviario también hay algunas dificultades por no contar con una transferencia del transporte ferroviario al náutico.

Puntualizando algunos temas de nuestro departamento, desde hace varios años se viene trabajando en la posibilidad de instalar un puerto seco en Rivera. Se hizo muchos estudios preliminares; hubo muchos avances; incluso en la Administración anterior se anunció que se estaba en un proceso de adquisición para la expropiación de un predio con el fin de instalar un puerto seco en Rivera a fin de brindar servicios logísticos para toda la región. Por supuesto esto no sucedió y quisiéramos saber si está en las previsiones de la cartera.

El otro proyecto de larga historia -aquí hay algunos amigos que tuvieron que ver con en el tema- es el *bypass* carretero para permitir que el transporte internacional de carga, que hoy pasa por el corazón de la ciudad de Rivera con lo que ello significa, sea incluido en esa lógica que mencionó el ministro de acuerdos binacionales con Brasil para mejorar el tránsito internacional a nivel de puentes. Creo que un proyecto de estas características encuadraría allí. Y también deberíamos avanzar de una buena vez en la operativa del aeropuerto internacional de Rivera, Óscar Gestido, que tiene las prestaciones como para operar, pero no tiene un operador aeroportuario que brinde todo el soporte y la gestión necesarios como para posicionarlo en la región, no solamente con vuelos de cabotaje, sino también regionales.

SEÑOR REPRESENTANTE CÁCERES (Manuel).- A nosotros nos corresponde la labor de control y de legislación; y en la de representación, quisiera ser lo más preciso posible con los ciudadanos del departamento cuando trasmitimos lo que se está planteando acá, lo que se piensa invertir y en qué, por considerar que es de suma importancia para la gente del departamento.

Así que voy a hacer preguntas concretas. Por un lado, saludo que el Ministerio tomara como una prioridad la reparación de la Ruta Nº 25, que necesita un trabajo a fondo, desde Tres Bocas hasta Young, prácticamente.

No obstante, con respecto a la comunicación interna del departamento, nos estaría quedando pendiente un viejo anhelo que tenemos de comunicar por la Ruta Nº 20 el este del departamento desde Nuevo Berlín. El trabajo en esa ruta desde la Ruta Nº 3 hasta Grecco fue importante y faltaría continuarlo.

Y dentro de las aspiraciones pendientes del departamento está la de poder salir a la Ruta Nº 5. Según me relataron, hace unos días el subsecretario y el presidente de la ANP se reunieron con el Comité de Desarrollo Logístico-Río Negro en la Intendencia, y me explicaron que se estaba encaminando el transporte en lo que tiene que ver con la llegada desde Fray Bentos, desde la planta de UPM, hasta lo que será la nueva. Ya se comenzaron a realizar algunos trabajos de ensanchamiento, para darle firmeza a la ruta a fin de llegar con las maquinarias grandes y una vez terminada la obra civil comenzarán a hacer el montaje en la planta.

Nos interesa saber cómo se financia esto para explicarle a la gente, porque no lo pude extraer de acá: si sale de esos US$ 71.000.000, IVA incluido, o por otro medio, y si la llegada a la Ruta Nº 5 sería por la represa. La idea en algunos casos no era hacer puentes, sino badenes y ensanchamiento. Ahora, quisiera saber si toda esa intervención queda o es totalmente temporal para la maquinaria pesada, las instalaciones pesadas.

El *bypass* de Young estaría incluido en todo ese trabajo.

Agrego que nos quedó pendiente lo de financiamiento del Focem -ahora se está trabajando en la zona de Algorta, pero hacia el oeste y hacia el norte- por el conflicto que existía en aquel momento, cuando la delegación argentina no quiso que se financiera el tramo desde Algorta a Fray Bentos porque iba a beneficiar a la planta. Eso nos está quedando pendiente en la infraestructura para llegar de mejor forma al puerto de Fray Bentos. Hoy las empresas que están sacando carga tienen los números muy ajustados; cuando hacen las cuentas algunos deciden no salir por ahí. Hemos tenido una colaboración importante por parte del presidente de la ANP, doctor Curbelo, y de su gente, reduciendo las tasas para que los exportadores saquen, por ejemplo, la madera de pino, así como otro tipo de cargas. Esta es otra aspiración que tenemos desde Río Negro y en este sentido los diputados del departamento estamos trabajando en conjunto con las fuerzas vivas.

Por último, quisiera saber si la rotonda de la Ruta Nº 24 es con la Ruta Nº 2. Ahí hemos pedido que se hiciera una rotonda cerrada porque hubo muchos accidentes por el tránsito de lugar.

Además, me gustaría saber si la Ruta Nº 20 será con dársena a la izquierda, para cuando los camiones vienen cargados en la entrada a Ruta Nº 20 hacia Ruta Nº 24. Supongo que se referirán en la creación de esas dársenas para doblar a la izquierda.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Saludo la presencia de la delegación, prácticamente una bancada del Ministerio. Para descontracturar, señor ministro: cómprese una buena tijera y que no le quede mocha al final del período. La verdad que por todos los cálculos que hicieron los compañeros, le va a quedar mocha la tijera. Quiero formular preguntas sobre tres temas. En Salinas, de acuerdo con la idea de empezar a mejorar la seguridad de la ruta Interbalnearia, ¿están pensando en algún intercambiador? Lo pregunto porque en la época de Enrique Pintado como ministro se planteó un proyecto que generó mucha polémica y resistencia de la comunidad local: elevar la ruta Interbalnearia. ¿El plan es ese, elevar la Ruta Nº 87 o manejan alguna otra alternativa? No sé si ya cuentan con el informe respectivo.

Por otra parte, tengo algunas inquietudes que quiero plantear a mi buen amigo, el presidente de AFE. Siguiendo la línea argumental de los señores diputados Martín Tierno y Alejandro Sánchez, preocupados por la red ferroviaria en todo el Uruguay, me gustaría saber -hasta 2018, cuando estuvimos en AFE, en el marco del Focem 1 era bastante delicada la situación, tanto en la línea madre de Paso de los Toros y Rivera, como en la del litoral- cómo recibieron la vía y cómo está al día de hoy. Fundamentalmente, pregunto sobre lo que hace al Focem 1 -Paso de los Toros y Rivera- y al Focem 2, con la línea del litoral: por informaciones de prensa, supimos que había inconvenientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa propone un intermedio por cinco minutos.

(Apoyados)

—Se pasa a intermedio.

(Es la hora 12 y 57)

|——Continúa la sesión.

Aprovecho para comunicar a la Comisión que la comparecencia de la Corte Electoral quedó suspendida. Se está reagendando nueva fecha, que será comunicada.

También quiero informar a todos los diputados integrantes de la Comisión que ya tienen a su disposición en sus mails la exposición que hizo el ministro de Transporte y Obras Públicas.

Cedemos la palabra al señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tenemos varias preguntas para contestar, pero antes quiero destacar que acaba de llegar el coordinador del Área Metropolitana, Joselo Hernández, quien se incorpora a la delegación del Ministerio.

Voy a tratar de responder agrupando los conceptos de las dudas planteadas por varios legisladores.

En primer lugar, quiero agradecer a varios diputados, inclusive de la oposición, por haber reconocido el esfuerzo al presentar el plan de obras; ese reconocimiento ayuda a la discusión.

Sobre el calendario, yo no recuerdo que como opositor en el Senado haya exigido un calendario; estoy seguro que el subsecretario Olaizola siendo diputado tampoco lo hizo. Lo que queríamos conocer era el plan de obras del quinquenio. Entre otras cosas, no lo podíamos exigir nosotros como oposición, y tampoco lo podemos dar ahora, porque todavía no sabemos cuál será el resultado del presupuesto. Seguramente, en la etapa de rendición de cuentas ya habremos avanzado como para decir: "Bueno, estas son las obras que vamos a iniciar este año". Digo esto para laudar la discusión sobre el calendario, porque es imposible tenerlo en etapas presupuestales, ya que todavía no se votó el presupuesto.

En segundo término, agradezco también el reconocimiento al esfuerzo que hicimos para presentar ruta a ruta, plan a plan.

Hay dudas puntuales que me gustaría contestar. Por ejemplo, el diputado Martín Tierno habló sobre el cronograma de luminarias. Hay una planilla muy importante sobre luminarias que vamos a dejar a la Comisión. En el tema de luminarias hay dos cosas a tener en cuenta. La primera es que la sustitución de las luminarias de sodio es urgente, porque hay un decreto del Poder Ejecutivo que implica que no podemos sustituir las luminarias de sodio por luminarias de sodio, o sea, que no podemos importar de sodio; tenemos que importar de led, por lo cual necesariamente tenemos que adjudicar rápido. Hay un decreto que ya ha utilizado la Administración -creo que el Ministerio de Defensa Nacional- que habilita a adjudicar rápidamente sin pasar por un proceso licitatorio. Por tanto, se podrían sustituir rápidamente las luminarias de sodio y bajar los costos. Yo estoy tratando de que la sustitución de las luminarias de sodio por las luminarias de led implique una rebaja ahora, no futura, porque, de lo contrario, recién en el año 2026 o 2027 van a generar ahorro, y con el ahorro se pagan las luminarias. Entonces, yo estoy presionando para que las empresas que se adjudiquen tengan eso, además de implementar la tecnología de la dimerización -como existe en otros países- que

también significará ahorro en el Ministerio. La dimerización permite que cuando no haya tránsito, de noche, la luz baje su intensidad, y que cuando aparezca un auto -utilizando una tecnología que ya existe- aumente la intensidad, de modo tal de generar un ahorro a las 2, 3, 4 o 5 de la madrugada, cuando no pasa nadie. Este es un ahorro que pretendemos generar con la gestión de las luminarias.

Las nuevas luminarias necesariamente se tienen que adquirir por licitación, o sea que al mismo tiempo que se sustituyan las luminarias de sodio hay que iniciar el proceso. Yo voy a pasarles el listado de lo que tenemos, pero estamos abiertos a cualquier otra propuesta.

El diputado Cáceres me preguntó sobre si la rotonda era la de las Rutas Nº 2 y N° 24. Sí, es esa. Preguntó, además, por otra rotonda, pero no recuerdo cuál. Le agradezco que me reitere la consulta porque no quiero ser descortés y pretendo contestar todo.

SEÑOR REPRESENTANTE CÁCERES (Manuel).- La dársena de la Ruta Nº 20 para giro a la izquierda.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- También está. El señor diputado lo va a poder ver en las singularidades de CVU; allí figuran las rotondas y las singularidades. Después hablaremos de los otros temas que nos importan.

Se nos hicieron preguntas sobre mantenimiento. Lo que puedo mencionar ahora, resumiendo y mirando las planillas, es que tenemos US$ 84.000.000 en el quinquenio para mantener en DNV, o sea, malla C de la Dirección Nacional de Vialidad, que es de aproximadamente 2.000 kilómetros; US$ 80.000.000 que pasamos de la malla DNV a CVU, que son 2.800 kilómetros, y ya en malla CVU, US$ 90.000.000, que son 2.600 kilómetros de mantenimiento. Eso hace un total de US$ 254.000.000 que invertimos en mantenimiento y atienden 7.847 kilómetros. No olvidemos que la totalidad de la malla nacional es de 8.600; o sea, es un mantenimiento importante. A raíz de esto se preguntaba el objetivo al fin del período, y es una buena pregunta. Hoy estamos contratando una suerte de auditoría de un camión que va a hacer un examen real, eficaz, detallado, que todavía no terminó -cuando termine voy a traer los informes-, pero, en números generales, se está hablando de que más del 50% de las rutas está en estado bueno y muy bueno. El ideal es el 70%; nosotros tenemos que hacer un esfuerzo para llegar a ese número. No sé si llego; creo que sí. El ideal para decir que un país tiene una infraestructura buena y muy buena es el 70%. Las proyecciones dicen que nos acercamos bastante, pero no puedo asegurar que lleguemos al 70%; ojalá que sí. Vamos a ir monitoreando en todas las rendiciones de cuentas para saber si nos acercamos a ese estado ideal, con los mantenimientos -si se hacen bien-, con el buen control, con las rutas nuevas, más las PPP que queremos terminar.

Con respecto a las PPP, voy a pedir al señor subsecretario que intervenga, pero voy a hacer dos o tres precisiones. Por suerte, vino el artículo 636 porque, de lo contrario, tengo que recortar algunas de las que ya están, ya que gran parte del dinero de las PPP se lo come el tren, que es una PPP. La gran preocupación que tenía en los primeros meses de gestión del Ministerio era el 7, 7%, porque eso me llevaba a tener que decir a alguno de estos circuitos que no había plata porque nos pasábamos del porcentaje. Yo solicité

al Ministerio de Economía y Finanzas levantar el tope, porque eso nos asegura poder cumplir con las PPP que vienen de la Administración anterior. El no tener el 9,9% implicaba que alguna pudiera quedar por el camino, entre ellas, la de la Ruta Nº 14, que era la que estaba más retrasada, entre Sarandí del Yí y Lascano. Ya dije que son obras necesarias y estoy de acuerdo en terminarlas.

Voy a agregar un concepto político, porque se preguntó y quiero ser bien claro con los señores diputados. Yo no iniciaría ninguna PPP más en estas condiciones, porque ha sido una tortura. Estoy dispuesto a volver a estudiar el tema PPP con los inconvenientes que hemos encontrado ahora, a ver si podemos modificarlas. Así como están, ha sido imposible llevarlas adelante en las administraciones anteriores, no por ineficacia, sino porque hay que empujar caracoles: técnicos y roles que se superponen en los juicios de cada uno. Además, tenemos dificultades en la ejecución, porque aparecen temas y los pliegos son demasiado rígidos, lo que lleva a que técnicos de otras reparticiones, Oficina de Planeamiento y Presupuesto y Ministerio de Economía y Finanzas, no quieran apartarse o justifiquen mucho el apartamiento de algo que es hasta diferente si lo tenemos en la Dirección Nacional de Vialidad. Nosotros podemos decir: "Si no me hacés esto, haceme esto otro", algo que pasa todos los días en el Ministerio. Las PPP son demasiado rígidas y eso lleva a conflictos entre los financiadores y los técnicos de OPP; son los mismos técnicos que hemos tenido todos, que siguen estando y generan las polémicas con las PPP. Entonces, si me preguntan si estoy de acuerdo con este sistema de PPP, digo que no podría iniciar otra. Ahora, si cambiamos el régimen y lo hacemos por lo menos delimitado, estableciendo qué es lo que uno tiene que decir, qué es lo que uno tiene que controlar y qué tiene que controlar el otro, podemos acercarnos a un instrumento que sea de mejor uso. Estoy preocupado por terminarlas; mi obsesión es terminar lo que ya se inició porque ha sido un laberinto. Hay cuatro de las siete que todavía no firmé.

Ahora dejo al señor subsecretario para que diga claramente nuestra opinión al respecto.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El ministro recién explicaba cuál es la filosofía del Ministerio en esta gestión en torno a las PPP y a la continuación de este modelo, de este mecanismo para hacer obra pública y de las opciones alternativas que se han elegido.

Con respecto a las preguntas del señor diputado Tierno en lo que tiene que ver con el puente de Paso de Lugo, faltan hacer algunas expropiaciones aún para poder hacer la obra. | En cuanto a la pregunta del avance del 38%, sí es así; lo chequeamos con el equipo. Falta construir varios puentes y expropiaciones para corregir curvas, y es lo que explica, cuando se analizan los números generales, que el avance sea menor al aparente.

En lo que tiene que ver con el puente y el baipás de Sarandí del Yi, nos dijeron que ya está por comenzar la obra, y es una buena noticia para el departamento.

El señor diputado Carballo hizo referencia a las cifras de inversión; tenemos el informe de la Dirección Nacional de Vialidad del período pasado: US$ 1.909.000.000 considerando presupuesto nacional de vialidad, Corporación Vial, concesiones a privados, no incluye los fondos Focem ni las

obras por PPP, para las que, como dijimos, tenemos US$ 119.000.000 de obras de PPP. Estas cifras provienen de la Dirección Nacional de Vialidad.

Creo que las preguntas que hizo el señor diputado Carballo relacionadas con las PPP ya están contestadas.

En cuanto a la consulta del señor diputado Marne Osorio de las estaciones de transferencia de carga ferroviaria, sin perjuicio de que el presidente de la Administración Nacional de Puertos hablará de esto y del puerto seco de Rivera, queremos adelantar que esta administración comparte esa preocupación, porque entiende que la inversión tan importante que está haciendo el país en el ferrocarril central no puede quedar reducida a una inversión para una sola empresa.

Además, es muy importante que se pueda desarrollar esta actividad que permita captar nuevas cargas para bajar los costos logísticos de la producción uruguaya, que preocupa a esta Administración. Por eso, estamos analizando distintas opciones para considerar la transferencia de carga ferroviaria en el puerto de Montevideo y que todo el corredor que se ubica al costado de la vía Rivera pueda beneficiarse y los costos logísticos se puedan optimizar. Cada día es más importante optimizar los costos logísticos para los países, y acá tenemos una oportunidad para hacerlo, pero para eso todos los eslabones de la cadena logística tienen que estar optimizados para lograr una mejora de los costos.

En este sentido, agradecemos que se haya hecho esta pregunta, y lo valoramos, porque es una preocupación compartida por esta Administración.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero dejar claro que coincidimos plenamente con lo que ha dicho Isaac Alfie sobre las PPP, en cuanto a que son caras, largas y engorrosas y, además, lleva a que mucho de los diseños estructurales realizados sean excesivos en los costos, y con menos podríamos hacer mucho más.

Sin embargo, no hay contradicción -si esto era lo que preocupaba al señor diputado-, y coincidimos plenamente con esas aseveraciones.

Por otra parte, el señor diputado Sánchez preguntó sobre el mantenimiento y si había una planificación; sí, hay una medición permanente del uso de las rutas y en la Dirección Nacional de Vialidad hay un programa, que se llama HM4, que parece que es el ministro, porque es el que dice cuáles son las prioridades. Por eso, yo digo que soy el "HM5".

El HM4 es un programa creado en el Ministerio al que se le ingresan los datos del tránsito y las zonas que vamos viendo que tienen un crecimiento productivo y aparecen como nuevas, lo que va llevando a corregir el HM4 para atender la inversión con planificación y monitoreo a fin de hacerla más eficiente.

Por supuesto que -como dije en un momento- si no hay ruta, no hay tránsito, y ahí me remito al ejemplo de la Ruta N° 6, que yo abogaba por hacerla, porque una vez que una ruta está hecha, se usa. Fue lo que pasó con el anillo perimetral cuando en su momento se dijo que no era necesario y hoy está colapsado; no existía, pero cuando se concretó -durante la Administración

de Pintado- generó un tránsito que no fue esperado en su momento, y ahora tenemos que atenderlo. Es más, decían que el programa HM4 no daba.

Por eso tenemos que combinar ambas cosas: lo que nos dice la realidad sobre el uso y lo que creemos que es un potencial de crecimiento productivo en el país. Por eso hay rutas que, a pesar de lo nos diga el "ministro" HM4, nosotros las hacemos igual.

Creo que las preguntas sobre las PPP ya quedaron contestadas.

Con respecto al tren el subsecretario ya contestó algo. Enviamos dos cartas a los intendentes y diputados de cada uno de los departamentos, de todos los partidos, planteando la posición del Ministerio sobre los baipás de Durazno y de Florida. El de Durazno nos cuesta US$ 129.000.000 más y el de Florida US$ 53.000.000 más; esto no lo digo yo, sino el estudio de la Corporación Ferroviaria del Uruguay, CFU, en informe que yo pedí. No es la empresa que tiene que decidir, sino nosotros, que somos el órgano de supervisión de la obra.

Esta obra ha implicado situaciones inesperadas, diferentes y que tenemos que ir manejando, con muchas dificultades. Una son las expropiaciones, y el director de Topografía podrá luego dar un detalle.

Lo primero que me interesa mencionar de la obra del tren es que el anteproyecto elaborado no tomó en cuenta todas las intermediaciones que tiene la vía a lo largo de todo su recorrido, y son mucho más. Se habían anunciado 300 intermediaciones, pero nosotros hemos identificado 1.500. La consultora VR Trak que fue contratada identificó 300 y hoy tenemos 1.500.

También está el problema hidráulico, que tampoco se había calculado efectivamente -a nuestro juicio, fue mal hecho-, y por eso hoy tenemos una situación que generó más obras adyacentes que las previstas originalmente.

Además, se encontró que debajo de la vieja vía del tren hay tierra vegetal, materia orgánica, y se suponía que era más firme. Entonces, hubo que mover más tierra de lo esperado, lo que ha encarecido notoriamente la obra.

El contrato con UPM era -como dije en la interpelación- a febrero de 2022, pero después teníamos otro contrato con la empresa Grupo Vía Central que terminaba en setiembre de 2022. En las reuniones mantenidas con ambos preguntamos cuál es en realidad la fecha final, febrero o setiembre del 2022, porque la Administración hizo un contrato con el Grupo Vía Central para terminar la obra en setiembre, no en febrero. UPM nos contestó que es setiembre de 2022. Es decir, lo que yo informé era cierto, porque era lo que estaba escrito en el contrato con UPM, y lo que teníamos era otra fecha de contrato con el Grupo Vía Central. | Cuando preguntamos esto en una reunión formal que tuvimos en Presidencia de la República, se nos dijo que era setiembre de 2022. Estamos haciendo un gran esfuerzo para que las intermediaciones y los movimientos de tierra no nos hagan alargar el período de entrega y poder llegar en fecha a setiembre de 2022.

Esta situación nos preocupa mucho, porque tenemos problemas de multas, no de uno, sino de dos. Yo no quiero tener juicios; quiero tener obras; no quiero terminar con juicios, entonces, estamos haciendo lo imposible, sin apartarnos del pliego, reconociendo que hay dificultades que no fueron

previstas en su momento por quienes hicieron los cateos de tierra y eso llevó a que tuviéramos que expropiar más. La mayor cantidad de expropiaciones es producto de que los cateos aseguraban que no había tierra vegetal, pero en muchos kilómetros la hemos encontrado en la vía. Para el tipo de carga que van a poner, que es de 22 toneladas, no podemos tener tierra vegetal debajo de la vía, sino que tiene que estar firme. Por lo tanto, tenemos que excavar y mover mucho más tierra, que es algo que encarece la obra.

El diputado Tierno me pide una interrupción, si es sobre este asunto se la concedo con mucho gusto.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Es sobre el tema del plazo.

El ministro está al tanto de que sobre la faja de la vía hay mucha construcción privada que no tendría que estar y eso va a llevar tiempo por las expropiaciones, que pueden retrasar la obra. Por eso pregunto, porque si el plazo es febrero, es prácticamente imposible de cumplir; si es setiembre, aparte de lo que dijo el ministro de que se ha movido mucha más tierra de la prevista, esperemos que se pueda cumplir. Por lo que tiene planteado la empresa, el inicio de las pruebas del proceso de producción de la madera es en noviembre. Esa es la duda.

Sé que hay muchas expropiaciones para realizar y me gustaría saber cómo se va a negociar con la gente que está dentro de la faja de la vía.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- A veces la prensa afirma cosas que no profundiza y me gustaría poder informar correctamente en este lugar, para que la prensa lo tome de la versión taquigráfica. No dije que nosotros estábamos atrasados con las expropiaciones, sino que estamos trabajando muy bien con eso. Lo que pasa es que no es lo mismo decir que son 256 a que sean 1.100. Eso es producto de que los cateos en su momento no advirtieron el movimiento de tierra, que implica un cambio en el diseño firme de la vía y tenemos que generar más expropiaciones a lo largo de todo el trayecto. Esa es la razón; no es que nosotros estamos atrasados. Digo esto para que quede constancia en la versión taquigráfica, porque si mañana nosotros no nos podemos entender, quiero que oficialmente quede registrado el informe del ministro en la versión taquigráfica del Parlamento. Se hizo mal el estudio previo, se calculó mal y no se advirtió en los cateos que hubiera tierra vegetal, por parte de la empresa que se contrató. Eso está llevando a que las expropiaciones sean mayores.

Para dar el informe de las expropiaciones, solicito que haga uso de la palabra el director Berenguer.

SEÑOR BERENGUER (Wellington).- Como dijo el ministro, no estamos atrasados con las expropiaciones, sino que ha cambiado la cantidad. Los procesos expropiatorios son muy complejos -muchos legisladores seguramente los conocen- y llevan mucho tiempo, que no es menor a cuatro o cinco meses y puede llegar a un año o más; a veces se termina de hacer una expropiación a los ocho o diez años. Como es obvio, se respetan los derechos de los propietarios, los diferentes títulos que hay que pueden ser de poseedor o de ocupante, y no se avasalla a la gente. Alguien preguntó qué pasa con las construcciones que están en la vía y puedo afirmar que todo eso se maneja con mucho cuidado y respeto, buscando soluciones totales. Se han hecho

diferentes convenios con el Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial, con la ANV y otros organismos, para tratar de solucionar cuando nosotros no podemos hacerlo, porque nos encontramos con muchas y variadas problemáticas sociales. Tenemos apoyo de sociólogos y psicólogos para atender a la gente que un día dice que sí y al otro dice que no, y siempre le hemos buscado una solución a todo. No he escuchado que alguien haya dicho que golpeó la puerta del Ministerio y no se lo atendió. Hay mucha gente que está trabajando atrás de todo esto.

En los últimos tiempos se ha presentado algún artículo que nos ha permitido avanzar con la expropiación. ¿En qué sentido? A diferencia de lo que pasa cuando se hace la obra y después se paga, en este caso, es al revés. Normalmente, hemos logrado que la gente entregue el inmueble de inmediato y después se paga, no porque se quiera dilatar el pago, sino porque lleva mucho tiempo hacer el proceso jurídico correcto. La persona lo va a cobrar -sabe que somos una empresa seria-, por lo tanto, explicando lo que se hace, se logra la entrega y no es tan dramática la ocupación de los terrenos para la obra. Esto da trabajo; por más que queramos no podemos nunca lograr la entrega antes de dos o tres meses y el proceso termina en un tiempo mucho mayor. Se han destinado muchos medios humanos y materiales para eso, no solamente los de la dirección que corresponde, que es la de Topografía, sino de otras direcciones y secretarías, para poder avanzar y que no sea un obstáculo para la obra, que por ahora no lo es

Cuando se inicia el proceso, llega un momento en que puede seguirse por vía administrativa o judicial. Un 15% de los que siguen por vía judicial lo hacen porque no aceptan las tasaciones y los pagos y quieren reclamar, y la mayoría lo hace por problemas de titulación, porque no hay una herencia terminada, no hay título completo o los títulos están perdidos. Hay una cantidad de situaciones que solo se arreglan por vía judicial. A diferencia del 100% de las vías públicas que se hacen en otras rutas, en este ferrocarril hay muchas propiedades horizontales, que son muy modestas, muy económicas, que tienen muchas carencias jurídicas y técnicas en cuanto a los planes de fraccionamiento, y todo eso implica un esfuerzo muy particular. Más adelante hay un artículo que trata de salvar una de estas situaciones. La propiedad horizontal es una unidad como un todo y si alguno tiene un problema jurídico, no se puede hacer la traslación de dominio. En ese sentido, vamos a presentar alguna opción.

De las 1.100 expropiaciones que vamos a hacer, ya hemos iniciado 800 y vamos a iniciar 200 más en estos días, que han salido porque al cambiar el proyecto ejecutivo, las pendientes y la altimetría de la rasante del ferrocarril hacen que cambien los talud, los peraltes y las obras que hay que hacer en los laterales. Por lo tanto, hubo que aumentar lo que estaba previsto. Algunas no son indispensables para poner la vía, pero sí para hacer obras accesorias. De estos 632, como bien dijo Andrés Capretti, se entregaron 630 inmuebles para la construcción. Solamente 400 ya están completas y terminadas. No debemos olvidar que este proceso comenzó en 2017 o antes, en el 2016. Quiere decir que nos ha llevado casi tres años terminar con estas 400 expropiaciones, pero ya hay 232 que están recibidas sin haberse culminado el acto expropiatorio.

Así vamos a seguir avanzando, y si tenemos el mismo apoyo de la población, nos va a seguir dando estos inmuebles para la ocupación, y se

seguirán efectuándose las expropiaciones en vías administrativas. Hoy en día, de las 600, solamente 66 fueron a vía judicial. Creo que esto muestra muy claramente el gran apoyo que se ha tenido en el Ministerio, es decir, no es que la gente no quiere que se le expropie. Hay que buscar una solución; no solamente se le paga lo que vale el ladrillo, sino que se le da una solución.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Más adelante el director Nacional de Topografía va a hacer uso de la palabra, cuando se considere el articulado, y hará referencia a las iniciativas establecidas que ayudarán a este tema de las expropiaciones.

Continuando con la respuesta a las preguntas planteadas, acá lo único que falta del tren es considerar lo que no tomó en cuenta la consultora VR Track: las cuencas y las alcantarillas. Estamos en un diálogo permanente con la Intendencia de Montevideo por la cuenca del arroyo Mataperros. La Intendencia tiene previsto realizar una obra importante, de US$ 26.000.000, pero más adelante, en 2026. Hemos conversado con las autoridades de la Intendencia, porque hay US$ 9.000.000 que corresponden a obras por donde pasa el tren. Esto no fue previsto; son obras nuevas. Debemos decir que encontramos buena recepción para colaborar en conjunto y salir adelante. Y estos US$ 9.000.000 vamos a cargarlos a la cuenta de mayores costos que tenemos, el 2% de la obra general del tren, por contrato. Vamos a acordar con la Intendencia cómo vamos a seguir pagando estas obras, porque ellos tenían presupuestados estos US$ 26.000.000 para realizar las obras en 2026. Estamos viendo cómo ayudar a financiar eso. Seguramente, cuando asuma la nueva intendenta o el nuevo intendente de Montevideo…

(Hilaridad)

——podamos acordar plazos concretos y demás. Son gastos que se agregan al costo del tren que no fueron previstos.

Con respecto a la Ruta N° 6, va al puente 329, no a la balsa.

Sobre el tren, quisiera agregar a lo que mencionó el señor subsecretario Olaizola que el puerto seco está dentro del presupuesto de la ANP. También se preguntó acerca de los US$ 140.000.000 del viaducto. Está incluido en el presupuesto de la ANP, no acá.

Se preguntó sobre el plan maestro y el proyecto en el dique Mauá. Quedó descartado, porque la empresa eligió ir a Punta Carretas, no porque la Administración así lo haya establecido. Por tanto, los conflictos y los cuestionamientos que se habían hecho sobre el dique Mauá con respecto a la venta de los terrenos -que son de propiedad del Ministerio de Industrias, Energía y Minería- quedaron sin efecto. Tal vez se pueda votar la posibilidad de enajenar esos terrenos para otros proyectos, que los hay. De todos modos, tendríamos que hablar con las autoridades de la Intendencia, porque los proyectos que se plantean implican altura, etcétera. Sería muy lindo mejorar ese lugar, pero producto de que la terminal de Buquebus pasó al puerto de Punta Carretas quedó en suspenso la necesidad urgente que teníamos, cuando empezamos este período, de tener esos dos terrenos para enajenar.

Reitero que yo estaba de acuerdo con impulsar ese proyecto que fue presentado por el exministro Rossi. No sé si hay algún proyecto nuevo. Hay

iniciativas; nos preguntaron, pero aún no ha llegado nada concreto al respecto, producto de que Buquebus opta por ir al puerto de Punta Carretas.

SEÑOR CURBELO (Juan).- El señor diputado Tierno hablaba del plan maestro. En la Administración anterior se desarrollaron las llamadas líneas estratégicas para el desarrollo portuario. Nosotros estamos trabajando con organismos internacionales para establecer las pautas de un plan maestro que nos permita generar certezas, previsibilidad, un diseño institucional del Sistema Nacional de Puertos, donde se establezca la importancia que tienen las áreas especializadas portuarias. Para ello, nos proponemos que ese plan maestro sea participativo y que exista la posibilidad de que se discuta en todas las regiones y comunidades, poniendo mucho énfasis en el desarrollo de los puertos del interior. Por lo tanto, será bien importante escuchar la opinión de las fuerzas vivas en torno a los distintos puertos del país. Estamos prontos para comenzar a trabajar de manera bien participativa y abierta, en el desarrollo de un plan maestro para los puertos del Uruguay.

Con relación al viaducto, está incluido en el presupuesto de la ANP. Se hablaba del puerto seco de Rivera que, también, está incorporado en el presupuesto. Se trata de una obra que viene de la gestión anterior, y nosotros creemos que es muy importante. Por tanto, en los próximos meses pretendemos comenzar a trabajar en lo que tiene que ver con el diseño operativo de lo que consideramos importante en cuanto a la identificación de áreas o de comunidades o lugares para la instalación de lo que llamamos puerto seco. Ya se hizo en Rivera, y estamos planificando desarrollar un lugar con el mismo diseño en el departamento de Florida. Es un lugar que creemos estratégico, y puede generar externalidades muy positivas al desarrollo portuario.

Por otra parte, el diputado Cáceres hablaba del puerto de Fray Bentos, y coincidimos con lo que se dijo. La semana pasada, formalmente, el Directorio de la ANP citó a la delegación uruguaya en la CARU donde planteamos algo que entendemos de suma importancia y tiene que ver con la posibilidad de que el puerto de Fray Bentos vaya a los 32 pies de profundidad. Fue un planteo de la ANP. Obviamente, la Comisión Administradora del Río Uruguay deberá avanzar en lo que tiene que ver con la delegación argentina y las posibilidades de que esta obra se pueda llevar adelante. Coincidimos en que desarrollar el puerto de Fray Bentos va a ser una obra importante.

Con relación al puerto de Punta Carretas el ministro ya se ha expresado. Podemos decir que para el Puerto de Montevideo es muy importante utilizar el espacio de la terminar fluviomarítima para otras actividades más comerciales y que esté en un lugar distinto de donde se realizan las operaciones portuarias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En el artículo 312 se utiliza la expresión "y/o ocupacional". No es la mejor redacción -el senador Korzeniak siempre criticaba la utilización de "y/o"-, pero me importa que presten atención a ese artículo, que establece: "El impuesto anual se abonará en especie con destino a seguridad vial y/o ocupacional, de acuerdo a lo regulado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en cumplimiento de sus competencias".

Esto se refiere al pago que tienen que hacer las empresas que colocan los publicarteles en las rutas. Hay un atraso muy grande. Esta situación es

porque, generalmente, el Ministerio solicitaba que pusieran otros carteles sobre quiénes construyen las rutas, etcétera. Realmente, es muy difícil que alguien detenga el auto y lea todo lo que dice el cartel para ver cuál es la empresa contratada. Está bien la colocación de esos carteles, pero nosotros queremos emplear esa deuda que tienen las empresas de publicartel en refugios en las rutas para la gente. Por eso establecemos "y/o ocupacional".

Ese dinero puede significar que construyamos para la gente refugios en mejores condiciones para esperar el ómnibus en plena ruta, con la seguridad del caso. En muchos lugares nos están pidiendo refugios, y me parece que en lugar de gastar plata en carteles de propaganda es mejor utilizarla para construir refugios iluminados para la gente, que espera el ómnibus, a veces de noche, con frío. Entendemos que la iluminación y los refugios son importantes, y por eso presentamos ese artículo.

En cuanto a la pregunta del señor diputado Olmos, solicitaría que el contador general del Ministerio, Alejandro Palleiro, conteste sobre la diferencia de las planillas que advirtió el legislador.

SEÑOR PALLEIRO (Alejandro).- La diferencia surge porque en el Tomo de Análisis Presupuestal se carga el crédito de apertura al inicio del ejercicio, el 1º de enero, y en el Tomo III está cargado el crédito vigente. Por ejemplo, una diferencia surge porque en el transcurso del período se cargaron el ajuste por inflación, refuerzos para expropiaciones y obras adicionales, para la DNV. Todo eso suma $ 1.300.000.000.000, que es la diferencia que existe entre los dos tomos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Aclarados estos puntos, nos importa señalar dos cosas antes de que intervenga el presidente de AFE.

Cuando se habla de los 165 y se hace la cuenta es porque tal vez no se comprendió bien -o me expresé mal- cómo es la construcción de los puentes. Son varias vías al mismo tiempo. Los puentes PPP se están construyendo ahora. De los 75 que mencionamos, hay 2 que ya están construidos, aunque todavía no fueron inaugurados. Al mismo tiempo que las PPP siguen construyendo los puentes, nosotros hacemos por UPM, con los US$ 60.000.000, el listado de puentes que deben finalizar en 2022. Por contrato con UPM, debemos entregarlos en el 2022; son 37 puentes que se distribuyen en las rutas N° 24, Nº 3, el puente de Centenario, en Chapicuy, en Fray Bentos, en Rodó, en Durazno y en Rivera. Vamos a dejar un listado a la Comisión para que lo tengan los señores diputados.

Además, en este momento la CVU está haciendo ahora, los de DNV, esperamos a partir del 2022, porque no son muchas las empresas que hacen puentes y no podemos sobrecargarlas. Lo único calendarizado es esto: cuando finalice lo de 2022, comenzará DNV.

Si nos ponemos lineales, es como dice el diputado, pero es una picardía.

(Hilaridad)

——Reitero: se van a hacer al mismo tiempo, salvo los de la DNV, que se va a esperar a que terminen los UPM.

El señor diputado Tierno preguntó sobre los accesos del puente Centenario. La doctora Soler me informa que por Fonplata, por ampliación de contrato, se harán los accesos sur y norte del puente Centenario. La preocupación es determinar por dónde, y ya tenemos un plano que trata de evitar la ciudad Centenario, porque son dos vías. Después se lo podemos alcanzar, para que pueda informar a la gente de Centenario cómo será el baipás para las cargas pesadas, pues se trata de un puente muy grande.

En cuanto a los contratos Crema puedo decir lo siguiente. Los costos financieros que hoy tenemos por las PPP equivalen a dos veces el valor de la obra, y el costo de la obra por un contrato Crema es de 1,4%. Es decir, es más barato que las PPP, y son a menos años, no son a veintidós años. Por lo tanto, nosotros nos inclinamos por ellos.

El monto total que debemos financiar es de US$ 350.000.000, que no pega en la deuda, como tampoco las PPP. No aumenta el déficit, porque pretendemos tener más recursos para no generar endeudamiento. Inclusive, aunque no se asigne un endeudamiento al Estado, no queremos crecer en el endeudamiento que tiene la CND. ¿Cómo se hace? Con algo que refería el señor diputado Carballo. Para mí, el que usa, paga. En su momento, la instalación de los peajes que hoy tenemos en las rutas fue muy cuestionada, y seguramente se seguirá cuestionando. ¿Vamos a tener más peajes? Sí. ¿Cuántos? Aún no lo hemos determinado.

Obviamente, voy a venir al Parlamento a informar, pero a vía de ejemplo la Ruta Nº 7 -que la estamos terminando-, que va de Montevideo a Paso Centurión, admite dos peajes, inclusive, para el mantenimiento de lo que se está invirtiendo. | Vamos a hacer la Ruta Nº 6; una vez terminada, no antes, también admite peajes usuales, como los que están, y otros inusuales, por ejemplo, peajes de carga, no de tránsito de personas, porque hay camiones que están usando nuestras rutas y las están rompiendo. Hay camiones que van a Nueva Palmira que utilizan circuitos de PPP, como son las Rutas N° 21, N° 24 y Nº 14, a Mercedes, que está impecable; yo la estuve recorriendo, todavía falta ese último tramo a la llegada. Es un esfuerzo que nosotros estamos haciendo y no tenemos ningún retorno.

Yo me pregunto -lo hemos discutido y lo hemos hablado internamente- por qué una persona que vive en cualquier barrio de Montevideo, por medio de sus impuestos va a estar solventando el mantenimiento de rutas que nunca usa, sino que son utilizadas por quienes están ganando, tienen un negocio o simplemente están paseando. ¿Es lo mismo? ¿Pagamos todos igual? No; me parece que debería pagar quien usa más las rutas, sin perjuicio de lo cual al Ministerio viene plata de Rentas Generales. Me parece injusto que nosotros carguemos a la gente que no usa las rutas, cuando hay otra que usa gratis las rutas del Uruguay. Si me preguntan dónde vamos a parar, les digo que en las rutas N° 21 y N° 24 son dos posibilidades, y vamos a poner peajes que tengan menor costo.

Aquí aprovecho a contestar una de las dudas que tenían los señores diputados con respecto a los actuales peajes. Nosotros vamos a la automatización, que implica que no vamos a tener cajeras. Yo estuve hablando con las funcionarias y con el Sunca sobre la preocupación legítima que hay de que queden sin trabajo. No van a quedar sin trabajo. Vamos a hacer una bolsa

de trabajo, porque van a haber nuevos peajes y puestos en frontera para que los turistas que ingresen a nuestro país tengan el TAG suficiente como para pagar automáticamente, en varios turnos. Tenemos todos los puentes, la llegada de Buquebus y la llegada desde Brasil, así que tenemos que poner gente en muchos lugares. Esto lo vamos a hablar mano a mano, con cada uno de los funcionarios, para que nadie sienta que se le está dejando en la calle. No va a ser así.

Ahora bien, la automatización significa bajar costos. Por ejemplo, hoy podemos decir que la recaudación que tiene CVU por peaje son US$ 70.000.000. Fue menos este año. De esa cifra, US$ 20.000.000, se los lleva la administración de cobro. Esto significa que si nosotros automatizamos, tendríamos aproximadamente US$ 9.000.000 más de recaudación para poner en las rutas y dar más empleo. No sé si me explico. Toda esa recaudación la vamos a volcar a las rutas. Eso va a aumentar, y podemos hacer lo que hizo el exministro Rossi con respecto a la recaudación de peajes, que fue securitizar, es decir, adelantar plata, de modo tal de gastarla en los períodos, para mantener y hacer nuevas rutas. Esto tiene un costo financiero que debemos contemplar, pero va a generar una mayor recaudación de los peajes y más comodidad. Se va a cobrar por TAG, que es lo que nosotros queremos incentivar, y también puede ser por Sucive, porque hay foto.

Hoy tenemos cuatrocientos funcionarios en los peajes. Se necesitan ciento cincuenta para mantenimiento y supervisión, por lo que tenemos es el desafío de ubicar a doscientas cincuenta personas, pero va a haber nuevos peajes y es la bolsa que se va a usar para poder emplear a la gente y que no quede ninguno sin empleo, aunque haya pago de despido por parte de la empresa que los está contratando. Después de las obras, vamos a crear nuevos peajes que son de carga, que también necesitan supervisión, y los puestos de pasaje en la aduana también van a generar nuevos puestos de trabajo. Asimismo, las propias empresas podrán ayudar a contratar a las personas cuando necesiten personal de ese tipo, para poder decir que después de este período, de esta transición, nadie quedó en la calle. Eso implica que las mismas empresas van a dar instrucciones y capacitación por Inefop para la supervisión. Los despidos los pagan las empresas. Nosotros hacemos la bolsa de trabajo para que se tome a las personas y la capacitación va por cuenta de ellos, de modo tal de preparar una actual cajera para ser supervisora que, además, puede hacer el trabajo desde su casa, porque está automatizado.

La automatización implica también una virtud más que yo defiendo en esto, que es la regulación del tránsito. Nosotros podemos diferenciar el cobro del peaje en función de la hora. Cuando se viene del este, hay largas colas en el peaje. Eso es porque el pasaje cuesta lo mismo a todas horas. En otras partes del mundo, se regula el tránsito en función del costo el peaje. Si yo digo que a las dos o tres de la tarde de un domingo se paga menos, tal vez no se decida pasar a última hora, a las ocho o a las nueve de la noche. Si se quiere venir a esa hora, con la comodidad de haber aprovechado todo el día, se tendrá que pagar un poco más de lo que se pagaría si se viene más tarde o más temprano que a las horas pico.

Podemos establecer peajes diferenciales a la carga. No es lo mismo un camión lleno que uno vacío que está retornando. Entonces, me parece injusto que, cuando hablamos de carga, cobremos el mismo peaje a un camión que

viene cargado, que está resintiendo el pavimento, que a otro que retorna vacío, por la misma ruta. Entonces, yo voy a venir con el plan de peajes. No sé si son quince o son diez.

Hay una iniciativa privada que estamos estudiando en el Ministerio, que es la posibilidad de hacer soluciones elevadas o pase longitudinal en el anillo perimetral, para evitar los semáforos y llegar a la Ruta Nº 1. Estamos estudiando una iniciativa. Eso implica peajes de $ 20. Lo tenemos que hablar con el intendente de Canelones; ya lo hablé con las actuales autoridades de la Intendencia de Montevideo que están de acuerdo porque piden que el camino Pérez vaya por detrás. Eso implica hacer en Colonia Nicolich una obra muy importante de interconexión entre la Ruta Nº 102 y la Ruta Nº 101 que está muy mal resuelta, y por la Ruta Nº 102 se viene en doble vía. Nos reunimos con las autoridades de la Intendencia para construir un anillo.

Además, frente a Zonamérica hay que hacer un anillo; ese pasaje lo merece porque el tránsito se atora mucho ahí.

Esta iniciativa implica cuatro o cinco peajes de $ 20 a lo largo de todo el anillo. Se llega a quince, porque hay cuatro o cinco que son del anillo perimetral. Y eso también lo voy a informar; todavía no lo decidimos porque no llamamos a licitación. Estamos esperando la aprobación del intendente de Canelones; ya tenemos un principio de acuerdo con la Intendencia de Montevideo. Tenemos que esperar las elecciones departamentales para hablar con los intendentes electos a ver si estamos todos de acuerdo con esto que incluso facilitaría al tren que atraviesa el anillo. Este es otro tema porque tenemos que hacer un pasaje elevado. Si elevamos el pasaje del tren, tenemos que irnos unos 5 o 6 kilómetros para cada lado porque no puede haber repechos, grandes subidas o grandes bajadas. Tenemos que empezar con un terraplén muy lejos para elevar el tren. Entonces, lo que tenemos que elevar es la ruta, y son dos vías.

Estamos estudiando este proyecto. Peajes de pequeño monto, de $ 20 -es, a veces, una propina que se deja-, no parece ser oneroso para arribar a soluciones que puedan incluso hacer la conexión con la Ruta Nº 1, para mí el cierre del anillo perimetral.

Sí estoy pensando en más peajes; que quede clarísimo. Voy a venir a informar los puntos que para mí son necesarios. Vamos a buscar rutas alternativas y con la automatización por medio de internet se podrá justificar rápidamente para no agregar costos a la gente que vive en la zona, como se está haciendo actualmente.

Tenemos que resolver lo de Salinas.

Son situaciones que planteamos.

Además, estamos interesados en los radares; artículo 311. Aprovecho para hablar de todo. Se habla de un tope de veinticinco. No sé cuántos. No es la idea salir a multar a la gente; la idea es generar seguridad vial como lo hizo Montevideo, donde los niveles de siniestralidad bajaron.

Tenemos identificados en Unasev todos los puntos rojos de accidentes. Unasev es de gran ayuda; creo que debería estar en la órbita del Ministerio de

Transporte y Obras Públicas porque trabajamos muy de cerca con la siniestralidad y los accidentes de tránsito.

No quiero lomos de burro. Quiero radares porque es lo que funciona; a la entrada de un pueblo tiene que haber un radar. En Sarandí Grande, cuando se va por la Ruta Nº 5 no se puede entrar a 120 kilómetros; nadie respeta los 60 kilómetros. Se va a respetar cuando pongamos un radar. No se puede entrar en la Ruta Nº 6 por Santa Rosa, San Bautista, a 60 kilómetros porque la ruta está adentro de la ciudad. En la ciudad hay veredas; en la ruta hay veredas. Tenemos que bajar la velocidad a 45 kilómetros.

Nuestra idea es que en los cruces existan radares. Y no multar en la ruta; esta jurisdicción le corresponde a la caminera. Nosotros no nos metemos. Me refiero a las entradas de las ciudades y a las intersecciones de las rutas importantes.

(Diálogos)

——No sé cuánto va a recaudar.

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- Estaba siguiendo atentamente la exposición. Quiero saber cuánto se pensaba recaudar y si había antecedentes de cuánto se recaudaba.

El artículo establece "dentro de la red vial nacional bajo su jurisdicción". No especifica lo que dijo.

SEÑOR REPRESENTANTE CARBALLO DA COSTA (Felipe).- Sobre la automatización, ¿el Ministerio piensa hacerlo antes o después de la temporada? Lo pregunto porque estamos hablando del empleo de la gente y, obviamente, existe enorme preocupación al respecto.

Una cosa es pensar en despidos en el marco de la pandemia. Quiero saber si esto se está pensando para este año o para el próximo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Estamos pensando hacer la automatización antes del verano, señor diputado. Pero tenemos otras soluciones que pueden ayudar a prorrogar la situación de los trabajadores de modo tal de que haya nuevos peajes y, en acuerdo con la Dirección Nacional de Aduanas, tomar gente para los puestos de aduanas. Al mismo tiempo, haríamos enseguida la licitación, porque esto implica ampliación del contrato de los que están. Ahí tenemos dos peajes que tienen dificultad: el de la Ruta Nº 8, producto de una concesión y que le corresponde a la concesión, y el de la Ruta Nº 5 a Mendoza, que es otra concesión de la Ruta Nº 5. Estamos en conversaciones para ver cómo se alinean estos dos peajes a la automatización.

Reitero: tenemos por delante diálogo como para acordar y entendernos con los trabajadores para que no sufran las consecuencias por una mayor recaudación que va a generar nuevo trabajo.

Respecto a la pregunta de la señora diputada Olivera, el artículo fue redactado por Economía -y está bien-, estableciendo un tope. No sé cuánto se puede recaudar por los peajes. Hoy, es ilógico saber cuánto vamos a recaudar en función de cuántos vamos a poner. Todavía no tenemos decidido cuántos vamos a poner. Vamos a comenzar a trabajar con la Unasev. La iniciativa

privada fue al Ministerio del Interior, fue a Unasev, fue al Ministerio, la aprobamos, y ahora tenemos que hacer la licitación, definiendo cuántos radares vamos a instalar. En el pliego de licitación naturalmente tenemos que establecer dónde van los radares. Pero nosotros éramos más partidarios de que la recaudación fuera, como en los peajes, a la CND porque le hemos pasado mucha ruta, malla de la DNV, a la CVU. Lo lógico -habrá que conversar con el Poder Ejecutivo- sería presentar otra alternativa para que, en lugar de que la recaudación vaya al Ministerio de Transporte y Obras Públicas con tope, con la aprobación de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y del Ministerio de Economía y Finanzas, más la habilitación de los créditos de la Contaduría General de la Nación, vaya a la CVU. Naturalmente, voy a informar cuánto es la recaudación. Con los números estimados, queremos financiar la nueva luminaria mencionada por el señor diputado Martín Tierno para todo el país y la señalización; la idea es atender la seguridad vial. Las multas financiarían la seguridad que necesitamos en nuestras rutas.

Reitero: voy a hablar con el Ministerio de Economía y Finanzas y con la OPP. También está la instancia del Senado para generar ese cambio, de manera que los recursos, en lugar de venir a nosotros, vayan directo a la CVU. De lo contrario, solicito que se vote el artículo tal como se presentó porque, por lo menos, constituye un paso que habilita la posibilidad de estudiar una mejor solución en la otra Cámara. Actualmente, se topea en US$ 25.000.000, pero no sé de dónde sacó esa cifra el Ministerio de Economía y Finanzas. No sé qué cálculo se hizo, y debo saberlo. La cifra está techada en ese valor, pero no sabemos por qué; desconocemos el estudio que se hizo para respaldar eso. La idea no es salir a cobrar a la gente en este tema.

En cuanto a la pregunta del señor diputado Alfonso Lereté, luego del estudio del Focem 2 -a cargo del señor subsecretario Juan José Olaizola-, no se cumplió con la obra. Hubo malos estudios; la vía del tren no sale de ningún lado y no llega a ningún lado. Sabemos que sale de Tres Árboles, que no se conecta con la vía del Focem 1 y que se gastaron US$ 100.000.000; además, llega hasta Queguay y no hasta Salto, como se había planteado. Hay un remanente, pero no da para llegar a Salto. Necesitaríamos un Focem 3 pero, por lo que sabemos, no hay voluntad para conseguir un nuevo crédito, algo beneficioso para nuestro país porque solo poníamos el 15% del dinero y el Mercosur financiaba el resto. No hay un Focem 3 y tenemos la obra inconclusa. Creo que fue mal diseñada y estudiada porque con los US$ 100.000.000 no llegamos a concretar.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Se hicieron tres preguntas relacionadas con vías o ramales de AFE, pero no refieren específicamente a la obra del ferrocarril central. Voy a tratar de responder todas las consultas, entre las cuales, hay dudas sobre el Focem 1 y 2.

Previamente, quiero hacer una pequeña introducción para entender el contexto de lo que estamos hablando.

El nuevo modelo de gestión del ferrocarril en el Uruguay ya no es el tradicional, cuando AFE era la dueña de todo. El nuevo modelo tiene tres patas importantes. El centro de dicho modelo es el gestor de infraestructura ferroviara, AFE, es decir, el organismo encargado del mantenimiento, del cobro

del canon y del sistema de control de tráfico de toda la red de ferrocarriles. Es como si fuera la vialidad del tren.

La segunda pata que forma parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que se encarga de todo lo que tiene que ver con la normativa y con la gestión de todos los artículos vinculados con el control y con el otorgamiento de los permisos de operador, es la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

La tercera pata es la de los operadores -pueden ser de carga o de pasajeros-, que van a circular en la red brindando un servicio; pueden ser públicos o privados.

Dentro de ese nuevo contexto, AFE -el gestor de infraestructura ferroviaria-, se encarga de los distintos ramales.

Vamos a empezar a hablar sobre la línea Minas. Cada uno de los ramales sobre los que les voy a hablar los he recorrido personalmente en vehículos ferroviarios; por lo tanto, conozco bien su estado. La línea Minas es muy importante para nosotros porque en condiciones óptimas estaría moviendo entre 500.000 y 600.000 toneladas de carga. Hoy, solamente está operativa con Ancap y se encuentra en un estado de funcionamiento regular.

Vamos a hablar del estado de la infraestructura porque está muy relacionada con la capacidad de carga y con la velocidad comercial de los trenes: está en un estado regular, pero operativa. Los trenes pueden funcionar perfectamente, pero en determinados sectores existe lo que se llama "precauciones". El tren debe bajar bastante su velocidad por el estado de la infraestructura. Hay que renovar algún sector de rieles, de durmientes en mal estado, balastar algunas zonas, hacer alineamiento de vías y mover la piedra que se encuentra por debajo.

En su momento, hubo una licitación para renovar toda la vía, con un costo de US$ 16.000.000, pero no había fondos presupuestales en el Ministerio de Economía y Finanzas durante el período anterior. Por lo tanto, vuelvo a retomar esa obra y, en función de mi experiencia y conocimiento ferroviario -tengo quince años en el mercado trabajando como asesor en ferrocarriles-, voy a bajar los costos y a buscar la manera más económica de mejorar su estándar de calidad; la idea es no gastar esos US$ 16.000.000 destinados originalmente. Como AFE cuenta con un presupuesto anual -se trabaja en equipo, tanto con la OPP como con el Ministerio de Economía y Finanzas-, en función de los fondos disponibles, vamos a realizar el remantenimiento de varios sectores de la línea. No obstante, debo aclarar -quiero que lo sepa el señor ministro- que tenemos trabajos muy buenos respecto a eso. En los próximos días, vamos a inaugurar la automatización total de la estación Manga, muy importante para nosotros porque recibe toda la carga para Ancap; se va a automatizar todo el mecanismo de señales y de los cambios de vía. Vamos a mejorar esa vía desde el punto de vista del mantenimiento, bajando los costos de la obra prevista originalmente.

En cuanto a la línea Río Branco, debo decir que es la que se encuentra en peores condiciones, pero está previsto que todo el material sobrante de la obra del ferrocarril central -unos 270 kilómetros de rieles más los durmientes correspondientes- sea reutilizado completamente para mejorar su estándar operativo.

Eso va a permitir bajar las incidencias en varios sectores de la línea, que hacen que el tren funcione a baja velocidad comercial. Acuérdense que el objetivo del ferrocarril, más allá de la velocidad comercial que es importante, es que las incidencias no generen descarrilamientos, y en eso estamos trabajando. Vamos a reubicar y reutilizar todo el sobrante del material del ferrocarril central para mejorar el estándar de calidad de Río Branco, que son aproximadamente 450 kilómetros y que tienen una importancia bastante grande desde el punto de vista del transporte de carga hacia Montevideo y el puerto.

Vayamos ahora a Focem 1 y Focem 2.

Focem 1 es una obra que fue finalizada el año pasado. En este momento, está en una etapa de recepción provisoria, porque tiene algunos temas a ajustar. Yo la recorrí bastante con el diputado Lereté hace varios años durante el proceso de obra. Tuvo varias revisiones para mejorar su calidad, la cual no fue buena al principio, pero mejoró en algunos aspectos. Hoy, esa línea está operativa, pero solo con trenes de pasajeros entre Tacuarembó y Rivera. En los próximos meses espero que podamos empezar a utilizar esa línea para el transporte de carga. Ahí es cuando vamos a poder detectar el verdadero rendimiento y calidad de la línea de Focem 1 entre Paso de los Toros y Rivera.

Finalmente, confirmando lo que dice el ministro de Transporte y Obras Públicas, Focem 2 es una obra que está inconclusa, entre Tres Árboles y Queguay. Son aproximadamente 160 kilómetros de los 327 kilómetros que estaban previstos renovar entre Piedra Sola y Salto. Esa es una situación que debemos resolver. Estamos trabajando para terminar, ya que es fundamental la conexión ferroviaria entre Salto Grande y la línea principal a Rivera. Estamos trabajando en un equipo multidisciplinario con el Ministerio de Obras Públicas para tener soluciones en los próximos meses y ver cómo podemos encaminar esos temas.

SEÑOR REPRESENTANTE RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Dado que el señor presidente tiene que salir de sala, propongo al señor diputado Alvear González como presidente ad hoc.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

——Diez en once: AFIRMATIVA.

(Ocupa la presidencia el señor representante Jorge Alvear González)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a hacer dos consideraciones.

Los números que nosotros tenemos son casi iguales a los de la administración Rossi. La diferencia que existe es en función de la ejecución de las PPP. Nosotros presentamos $ 1.918.000.000 y la ejecución de la administración anterior de Víctor Rossi fue de $ 1.909.000.000.

El exministro Rossi se quejó amargamente de las PPP. Me consta porque así me lo hizo saber durante la transición. Coincido con esa queja y le doy la razón, porque de $ 658.000.000 solamente pudo ejecutar $ 119.000.000. Si en este período nosotros pudiéramos ejecutar $ 539.000.000, llegaríamos a un total de $ 2.457.000.000, que era más o menos el número que se manejaba

en el período anterior. Creo que era $ 2.430.000.000 la cifra que se manejaba. Él pretendía ejecutar mucho más a través de las PPP, pero lo engorroso del sistema llevó a frenarlo. De lo contrario, hubiera superado largamente esa cifra. Nosotros aspiramos a vencer a "los caracoles", y a poder empujarlos para llegar a los $ 539.000.000 en ejecución de obra.

La última pregunta que se hacía era sobre el subsidio, el boleto, el Covid y el Sictrac. Yo hablé algo del Sictrac, pero quien conoce mucho mejor el tema y los detalles es el director de Transporte, por lo que solicito se le conceda la palabra para que pueda informar al señor diputado.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Es un gusto compartir con ustedes estas reflexiones. Voy a tratar de ser lo suficientemente escueto y sucinto en esto.

Tanto el diputado Tierno como el diputado Carballo plantearon dos temas. Por un lado, lo que tiene que ver con el subsidio y el sistema de reparto y, por otro, el tema puntual del Sictrac.

Con respecto al subsidio, lo primero que hay que decir es que la única manera -no en Uruguay, sino en todos los países del mundo- de mantener una tarifa razonable del boleto es mediante las transferencias que hace el Estado por distintos mecanismos.

En Uruguay, en lo que hace al transporte regulado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -suburbano, corta, larga y media distancia-, existen dos instrumentos. El primero tiene que ver con el subsidio del fideicomiso del gasoil en base a los kilómetros recorridos. Por ahí se vierte una parte de lo que implica el apoyo al sector transporte. El segundo tiene que ver con el subsidio al boleto estudiantil. Ahí la realidad es distinta para Montevideo, Canelones y el resto del país, quizás generando ciertas inequidades con respecto al interior. Así funciona el sistema de subsidios de manera muy resumida.

Luego del comienzo de la pandemia, esta realidad cambió completamente, porque se "cayó" literalmente todo lo que tiene que ver con la recaudación del transporte de pasajeros. Se "cayó" a cifras cercanas al 20% de lo que era.

(Ocupa la presidencia el señor representante Sebastián Andújar)

——A diferencia de lo que sucedió con otros emprendimientos comerciales, en los que el dueño bajó la cortina, envió a la gente al seguro de desempleo y esperó hasta que "aclaró", al transporte se le pidió que mantuviera la conectividad, fundamentalmente pensando en todo lo que tiene que ver con el sector salud y seguridad. Como consecuencia de eso, se generó un problema adicional para el sector transporte y la manera de reparar esa situación fue a través de lo que el ministro llamó "reparación de guerra". Esto es que más allá de las prestaciones mensuales que se hacen periódicamente, tanto por subsidio de boleto estudiantil como por fideicomiso de gasoil, el Poder Ejecutivo decidió abonar una reparación de guerra; reparación de guerra que todavía está en proceso de cuantificación definitiva a nivel del Ministerio de Economía y Finanzas, pero que a los efectos de facilitar el pago del medio aguinaldo en junio, se dio una primera prestación de $ 350.000.000. En este momento, se está por concretar una segunda prestación de $ 350.000.000. De acuerdo con el monto total de esa cuantificación, se verá si corresponde o no

una tercera partida antes de fin de año. Sin perjuicio de eso, mes a mes se ha establecido una cifra fija de $ 390.000.000 que congloba esos dos conceptos que yo mencionaba: fideicomiso del gasoil y subsidio estudiantil.

El Sictrac, como presumo que todos ustedes saben, fue una iniciativa de la propia intergremial del transporte. La realidad del transporte de carga carretero es muy disímil. Hoy en el país tenemos aproximadamente 41.000 vehículos; la mitad corresponde a transporte profesional de carga y la otra mitad se divide entre transporte propio y algún otro tipo de transporte que no está agremiado. La intergremial de transporte de carga, una federación de segundo grado que nuclea a veinticuatro agremiaciones de todo el país, planteó por iniciativa propia al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la posibilidad de establecer un dispositivo electrónico que permitiera medir una serie de cuestiones, básicamente todo lo que tiene que ver con las tareas del Ministerio y otras -aquí fue donde se generó el problema- vinculadas fundamentalmente a los aportes en materia de seguridad social y prestaciones por tributos internos. Esto, claramente, escapaba a las competencias del Ministerio, y así como había tenido iniciativa en la intergremial del transporte, tuvo una oposición por parte de los propios agremiados a la intergremial de transporte y, sobre todo, de aquellos no agremiados que están por el resto del país, aproximadamente un tercio de los transportistas de carga.

Como se dio esa situación y se generó todo un revuelo a nivel de campaña electoral, cuando se retomó el tema con las nuevas autoridades, el ministro Rossi, junto con el presidente de la República, emitió un decreto con fecha 27 de febrero de 2020 por el que se establecía un régimen sancionatorio para todo ese sistema porque, si bien estaba estructurado, no tenía un régimen sancionatorio; por tanto, era de cumplimiento voluntario. Como consecuencia de eso, se generó una situación bastante complicada porque estaba el sistema pero no estaban los dispositivos colocados en los distintos transportes y, ni siquiera, se había importado la cantidad de dispositivos necesarios para cumplir con el cronograma, pero se exponía a los transportistas a sanciones como consecuencia del incumplimiento en la colocación y la puesta en funcionamiento de los dispositivos. Ante esa situación, por parte del Poder Ejecutivo se decidió suspender -no eliminar- el Sictrac hasta que se pudiera consensuar o ver la mejor manera de disponer sobre la instalación, competencias e información que se iba a relevar con esos dispositivos. Este sistema quedó ahora en suspenso, como les decía. Hemos mantenido reuniones con todos los actores involucrados y continuamos con las reuniones con la intención de evaluar la visión del sector privado, que es en definitiva sobre el que va a tener una incidencia directa todo lo relativo al Sictrac y a la eventualidad de los distintos dispositivos electrónicos que se colocaron. Se va a tomar una decisión definitiva una vez que se tengan todos los insumos necesarios.

El gran problema que rodea al Sictrac y al transporte de carga es lo laboral, que no es competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y está asociado a que existe una asimetría absoluta entre el laudo a nivel del Consejo de Salarios y el sistema por el que se remunera a los distintos choferes en todo el país. Mientras que en más del 90% de los casos se remunera a los choferes en base a productividad, por distintos sistemas y de distintas maneras, el laudo establece una partida fija. Por tanto, cada vez que

se genera una controversia entre un trabajador del transporte y una empresa transportista, el juez se ve en la encrucijada de decidir en base a la realidad o a la norma. Eso fue lo que generó un problema enorme y el rechazo posterior del sector transportista. No sé si están respondidas las inquietudes de los señores diputados.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Queda claro que el sistema está en suspenso, no que se bajó.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Lo dice el decreto dictado en marzo de este año.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Aclarados los puntos, si la Comisión me lo permite voy a hacer una rápida lectura de los artículos -de algunos ya he hablado-; una simple explicación.

El artículo 310 es común para todos los Incisos y establece la creación de una unidad especializada de género en el Ministerio.

Sobre el artículo 311 que tiene que ver con los radares, ya he hecho comentarios.

El artículo 312 establece el tema ocupacional. Ustedes recuerdan que mencioné el cobro a las empresas que ponen los Publicartel en las rutas para que hagan garitas; eso se encuentra en este artículo que ya mencioné.

Luego tenemos la derogación del artículo 313, que tiene que ver con el ajuste de los números por IPC. Como hay un artículo genérico en el presupuesto, no es necesario tenerlo específicamente para el Ministerio y, por lo tanto, este artículo se deroga.

En lo que tiene que ver con la Dirección Nacional de Hidrografía -nos acompaña el director-, el artículo 314 incluye otros bienes de las embarcaciones, porque a veces se abandonan embarcaciones y quedan los trailers, motos de agua, gomones, etcétera, sin que nosotros podamos hacer la debida confiscación. A mí me parecía increíble, pero hay gente que abandona las embarcaciones porque acumula mucha multa y se trataba al trailer o al gomón, que son parte de la embarcación, aparte. Entonces, este artículo incluye a las motos de agua, gomones, etcétera. Si se quiere profundizar en este tema, está el director aquí presente.

Anteriormente, había una figura que utilizaban las personas que no eran las dueñas de la embarcación y venían con un empleado o con otra persona a bordo. El artículo 315 incluye lo que surge del decreto Nº 549/2008 en caso de imposibilidad de cobro a los usuarios portuarios que se han desprendido del bien inmueble. La deuda quedaba en una especie de limbo porque la persona no era el titular de la embarcación y no había un registro en la venta de embarcaciones que demostrara si estaba libre de multas o debía plata. Entonces, esta figura se usaba vendiendo la embarcación y evitando pagar las contribuciones en los puertos de la Dirección Nacional de Hidrografía y de la Administración Nacional de Puertos. El artículo 316 es muy claro, y dice: "Autorízase al Poder Ejecutivo a enajenar los bienes muebles incluyendo buques, embarcaciones y equipos, propiedad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El 30% (treinta por ciento) del producido de dichas enajenaciones será destinado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas

para financiar estudios y obras portuarias, hidráulicas y de vías navegables así como para la adquisición de equipamiento náutico y el 70% (setenta por ciento) será destinado a Rentas Generales".

El artículo 317 está vinculado con la Dirección Nacional de Hidrografía. Existía una irregularidad en los varaderos, que podían cobrar cualquier cifra, porque no había regulación. Este artículo asimila las tarifas de los varaderos a la de los puertos deportivos que ya tienen regulación de precios. Es decir, se unifica y se asimila al cuerpo normativo tarifario de los puertos deportivos y actividades deportivas en puertos comerciales vigentes.

El director de Arquitectura presenta este artículo porque modifica lo que en el anterior no estaba muy claro, y fue observado por el Tribunal de Cuentas de la República, ya que no dice que el Poder Ejecutivo autorice la realización. Antes se decía "Cométese" y eso generaba una interpretación diferente y no había autorización; por tanto, no había créditos necesarios para pagar las obras que la Dirección Nacional de Hidrografía establecía en este régimen. Lo que se hace en este caso es cambiar "obras" por "obras públicas"; antes decía "edilicia"; se establece "Autorízase" para que no sea observado por el Tribunal de Cuentas.

El artículo 331 elimina la Dinaplo, porque no le encontramos sentido, y concentramos la dirección de desarrollo logístico en la Inalog, para la cual afectamos US$ 19.500.000 para que pueda funcionar.

SEÑOR BERENGUER (Wéllington).- El artículo 319, a efectos de que la gente otorgue el inmueble de ocupación, prevé un aumento del 15% del valor del terreno, y se agrega al valor de la tasación realizada por la Administración. Es decir, se hace una tasación conforme a todos los términos legales por cierta cantidad, pero si va a reclamo por vía judicial y el juez decreta otra cantidad, ese 15% también varía. La intención es que al momento de hacer la ocupación se le diga que si el terreno vale US$ 1.000, se le pagará US$ 150 por entregarlo en ese momento, y si cambian los números, no cambia ese porcentaje. Es como una cantidad fija.

Y lo otro que se agrega es que excluye las áreas remanentes. Cuando se hace una expropiación de parte de un padrón, supongamos, de 100 hectáreas, si bien el propietario puede pedir la expropiación total, por no ser necesario para la obra no se abonará ese 15%. Ese es el concepto.

El artículo 320 crea la el Registro Nacional de Planos de Mensura para Expropiación, a los efectos de darle una seguridad jurídica mayor. Todos los planos de expropiación se inscribirán en este Registro que, inicialmente, estaba en la Dirección Nacional de Topografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Lo que se busca es dar seguridad jurídica, ya que a la hora de hacer los planos de expropiación, generalmente, tienen varias modificaciones. Como bien se dijo, en el caso del ferrocarril, por ejemplo, comenzamos con doscientos planos, pero a medida de que el proyecto ejecutivo va cambiando, los planos también pueden ir cambiando. Entonces, si a un padrón se le iban a expropiar 100 metros ahora se le pueden expropiar 80 metros o 120 metros. Por lo tanto, se hacen nuevos planos.

Actualmente, los planos se inscriben en la Dirección Nacional de Catastro -que nos lleva un tiempo bárbaro-, pero se inscriben una cantidad de

planos que después no son necesarios, lo que crea inseguridad jurídica y para muchos técnicos que no están en el tema puede ser inconveniente. De esta forma, el día antes de la escrituración se inscribiría lo que es necesario.

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PASSANO (Ana María).- Quisiera saber cómo se procederá con la Dirección Nacional de Catastro, porque en algún momento se deberá hacer la inscripción.

SEÑOR BERENGUER (Wellington).- No se registrarán en la Dirección Nacional de Catastro; como dice la segunda parte del artículo, a esta Dirección se enviará el acta traslativa de dominio con el plano. Dicha Dirección tomará conocimiento, pero eso no afectará al inmueble, porque la fracción expropiada no tendrá padrón porque pasará a ser de dominio público. Asimismo, el valor tampoco tendrá importancia porque es de dominio público. Es decir, que no hay un doble empadronamiento ni una doble gestión.

En realidad, se simplifica algo que hacía la Dirección Nacional de Catastro, ya que nosotros, con menores elementos, intentamos ser más eficientes; tratamos de sacarle un trabajo que podemos hacer nosotros cuando hacemos el plano, que ya se registra. Nosotros tenemos un gran archivo, que es el Archivo Nacional de Planos de Mensura, con una importante plataforma realizada por Agesic. Entonces, tratamos de aprovechar los medios que ya están pensados y planificados, y son eficientes; por lo tanto, en esa plataforma vamos a concentrar todos los planos. Esto está previsto en las obras nacionales, no para cualquier expropiación pequeña, sino para aquellas que atraviesan más de un departamento.

Por otro lado, el artículo 321 sustituye lo que establece el artículo 286 de la Ley Nº 12.804, que exige a las traslaciones que los planos estén inscriptos en la Dirección Nacional de Catastro.

En el artículo 322 se establece algo similar, porque pasa lo mismo con la Dinamige. En realidad, se hizo una coordinación con el director de Dinamige, quien dijo que estaba de acuerdo. Dinamige tiene como tarea muy importante la concesión de títulos mineros. Se trata de importantes mensuras que se realizan sobre padrones que van a afectar a la propiedad, pero hoy en día no queda registro de esos planos. En realidad, como se exige que la traslación de dominio se inscriba en la DGR, imponemos -en modo cooperativo- que también se inscriban en la Dirección Nacional de Topografía todos los planos relativos a concesiones mineras. Nosotros no aprobamos el plano, solamente lo inscribimos. Por lo tanto, lo que hace la Dinamige no cambia.

El artículo 323 agrega algo de lo que yo había dicho.

En las expropiaciones de propiedad horizontal, en los bienes comunes, corresponde hacer la expropiación a todos los condóminos del bien, pero cuando uno de ellos tiene un inconveniente jurídico porque no puede hacer la traslación de dominio, se traba todo el procedimiento y todo tiene que ir al sistema judicial. Lo que se plantea en este artículo es que se puede hacer la traslación de dominio, administrativamente, a los que tienen la titulación adecuada. Por lo tanto, solamente al que no cumple con esa situación jurídica se lo pasará a la vía judicial.

El último párrafo de ese artículo establece que la posesión, que está previsto que la dé el propietario, será dada por el usufructuario del bien, en

caso de bienes comunes, ya que es el que realmente tiene el derecho de ocupación.

En el artículo 324 se habla de expropiaciones parciales, porque cuando un inmueble tiene un deuda, a veces pequeña, eso lleva a que no se pueda finalizar este proceso administrativo. Por lo tanto, en este artículo se plantea que esas deudas pasen al remanente. Es decir, que a un padrón que tiene 500 hectáreas -si está hipotecado o embargado-, no le va a cambiar nada por sacarle una pequeña fracción para el ferrocarril, que son 100 metros cuadrados; además, se mantienen todos los actos administrativos sobre el remanente, que no cambiará de padrón. Cuando se hace una expropiación, el padrón de mayor área es una excepción a la regla; cada vez que se hace un fraccionamiento se cambia el padrón, excepto cuando es una expropiación. Entonces, no perjudicará en nada que todos esos créditos sigan vigentes al padrón; simplemente, va a cambiar el área que tiene el total del padrón.

Con el artículo 325 se trata de solucionar muchos problemas. Por ejemplo, cuando se hacen cambios de trazados al costado de las rutas quedan pequeñas fracciones que no son propiedad de nadie, no tienen padrón y ocasionan problemas a la hora ocupaciones. Inclusive, a veces el Estado quiere adjudicar esos espacios a algún organismo que los solicita, pero no se puede hacer porque no tenemos la titulación de ese bien. Por lo tanto, no se puede hacer un cambio de destino porque legalmente no tenemos el título.

Entonces, se pretende prescribir -vamos a decir- todo lo que está en uso por parte del Estado -obviamente, con más de treinta años- y que ha sido parte de vías públicas o está lindero a las vías públicas. Muchas veces estos espacios fueron utilizados por la Dirección Nacional de Vialidad para hacer campamentos cuando estaban realizando obras y luego de eso quedaron allí. Entonces, con este artículo se sanearía ese problema.

En cuanto al artículo 326, actualmente hay una normativa que exige que cada vez que se hace un plano de mensura se debe hacer la declaración jurada de caracterización urbana, a fin de colaborar con la Dirección Nacional de Catastro para mantener los valores reales de los bienes inmuebles. Muchos organismos del Estado que no tienen planos o han cambiado la parcela del inmueble nos piden a los agrimensores de topografía -que somos quienes generalmente hacemos esto- el plano de mensura de ese bien; por ejemplo, la semana pasada nos lo pidió el Ministerio de Salud Pública. Sin embargo, para poder inscribirlo tengo que hacer la caracterización urbana, que es medir todos los bienes interiores de ese edificio, que es algo muy oneroso; es un gasto que nos imponen sin necesidad, porque no tiene sentido tener el valor de ese bien inmueble, ya que no va a pagar un impuesto por traslación de dominio ni por ningún otro motivo de contribución. En realidad, si esta norma que implica un gasto grande no existiera muchos organismo podrían tener actualizadas sus parcelas; esto se hace con un arquitecto o un ingeniero agrimensor. | El artículo 327 simplemente establece una pequeña adecuación a la hora de cobrar, ya que al afectado se le saca un terreno, es decir un patrimonio, y cuando se le paga ese valor tienen que pagar el impuesto correspondiente, porque implica una entrada para la empresa o a la familia.

(Interrupciones)

——Entonces, ya que se le perjudicó sacándole el inmueble se pretende que no tenga que pagar un impuesto por lo que el Estado le expropió.

Esto sería todo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me olvidé de un artículo que pensé que había comentado cuando intervino el presidente de AFE. Por tanto, solicitaría que se otorgara el uso de la palabra al director nacional de Transporte y luego al presidente de AFE, a fin de que se refiera al artículo que tiene que ver con ese organismo.

SEÑOR LABANDERA (Pablo).- Los artículos que refieren al transporte van del 329 al 331.

El artículo 329 elimina… Bueno, "eliminar" es el verbo, sí, pero más que eliminar lo que se hace es, el Órgano de Control de Transporte de Carga, que era un organismo con agentes de control que tenía integración del sector privado, queda en un único régimen institucional bajo la órbita de los servicios inspectivos del Ministerio y de esa manera se homogeiniza algo que era inconsistente, como tener dos sistemas infraccionales distintos; para la misma situación existían multas diferentes de montos diferentes, según fueran colocadas por ese órgano de control o por los servicios inspectivos del Ministerio. Por supuesto que esto alejaba la transparencia, la seguridad jurídica y la certeza. Por tanto, lo que pareció más razonable fue colocar todo bajo la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y trabajar a partir de allí con un único régimen de sanciones.

El segundo artículo referido al transporte tiene que ver con la corrección -o por lo menos con la búsqueda de certeza- de un problema muy puntual que se daba, ya que si un particular celebraba un convenio con el Ministerio por el pago de multas -por ejemplo- y lo incumplía, se generaba toda una duda a nivel de los servicios del Ministerio en cuanto a si era posible refinanciar ese convenio, es decir, si había que ejecutarlo y volver a celebrar otro, o refinanciar el primero. Lo que hace este artículo es optar por esta segunda opción en búsqueda de una facilidad para los administrados.

El tercer artículo, es decir el 331, también responde a un problema que se presenta habitualmente en la práctica, ya que los transportistas que cargan en los distintos dadores de carga muchas veces asumen que el peso de la mercadería es determinado, pero cuando van a ser sometidos al control en balanza se encuentran con que existe exceso de peso. Hasta ahora no había una norma de rango legal que permitiera convertir esa responsabilidad en solidaria. Lo que se hace, por un lado, es reflotar un registro de cargadores y dadores de carga, que ya existía y, por otro, se establece la posibilidad de que bajo determinadas circunstancias que establece el artículo se pueda generar una responsabilidad solidaria que se haga valer no solo sobre el transportista, sino también, eventualmente, sobre el dador o el cargador.

Nada más, señor presidente.

SEÑOR VACZY (Miguel).- El artículo 328 tiene el espíritu de reflejar lo que hablé anteriormente en cuanto al sistema de acceso abierto para el ferrocarril -*open access*-, y de esa forma determinar, en función de las responsabilidades que tiene tanto la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario como el gestor de infraestructura ferroviaria, que es AFE, las funciones que le corresponden.

Anteriormente, la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario era la que marcaba las características fundamentales de una línea, tanto en lo que tenía que ver con su capacidad de carga y sus velocidades comerciales, como con el canon que se debe cobrar por su utilización. Ahora el espíritu es cambiar eso y marcar un trabajo en equipo con AFE. Antes esa era una responsabilidad solamente de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, mientras que ahora es un trabajo en equipo con AFE, en consulta permanente. ¿Por qué? Porque el dueño de la infraestructura, de la vía, es AFE, que es quien sabe las características técnicas de su modo de operación: velocidad comercial y capacidad de carga. Por lo tanto, en eso también está muy relacionado el cobro de canon, que va para los fondos del ente, porque se utiliza para el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. En tal sentido, este va a ser un trabajo en equipo entre ambos organismos.

En segundo lugar, tenemos lo que tiene que ver con una función propiamente inherente a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, que es la investigación de los accidentes. En líneas generales, los accidentes en el ámbito ferroviario se dan por problemas del operador, que no respeta determinada normativa dentro de lo que es el flujo ferroviario, o porque puede pasar que el gestor de infraestructura no haga un buen mantenimiento de vía y eso genere un descarrilamiento, o porque incluso el Centro de Control de Trafico pueda tener algún error humano y dar una vía libre inconveniente y generar un accidente. Dentro del órgano de investigación está AFE, pero esta administración no puede integrar un órgano de ese tipo porque puede llegar a ser parte culpable en un accidente. Por lo tanto, AFE sale de ese órgano de investigación y solamente va a estar conformado por técnicos de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario y de la Facultad de Ingeniería. Esto le va a dar una característica de absoluta objetividad en el estudio de cualquier incidente o accidente que pueda darse dentro del modo ferroviario.

Por último, hay algo que es muy importante que tiene que ver con el nuevo modo del que estamos hablando en el cual va a convivir la infraestructura del ferrocarril central con la de AFE. Eso implica también dos centros de control de tráfico, lo que tiene mucho que ver con temas muy técnicos, como sistemas de señalización y utilización de barreras, y todo lo relacionado con la planificación de los itinerarios y el uso de lo que se considera *slots* o franjas de tiempo para poder hacer la circulación de trenes. Al ser AFE el dueño de la infraestructura, no solamente de las vías, sino de todo el sistema de señalización, de acuerdo con este articulado esa función que en un momento se había asignado a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, pero que nunca ejerció vuelve nuevamente al ámbito de la Administración de Ferrocarriles del Estado, como corresponde dentro de lo que son sus obligaciones. De esta manera, será dueña de la infraestructura y gestora de la red y del Centro de Control de Tráfico, y también se encargará de la planificación de itinerarios, que son elementos bastante dinámicos.

Esas son las características fundamentales de este articulado.

Gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hemos contestado todas las preguntas y hemos terminado.

Si hubiera alguna otra interrogante la contestaremos con mucho gusto.

SEÑOR REPRESENTANTE TIERNO (Martín).- Con respecto a lo último que expresó el presidente de AFE la pregunta que surge, teniendo en cuenta que imagino que el personal no es el suficiente -porque hoy no se están haciendo ese tipo de controles-, es si esto está previsto en el aumento del rubro 0 y si está pensado reforzar las partidas para cumplir con los objetivos incluidos en los artículos mencionados.

SEÑOR VACZY (Miguel).- Hoy por hoy, el sistema de control de tráfico, basado en la tecnología AUV, que es de origen norteamericano, sigue siendo potestad de AFE, y tiene los recursos humanos para hacerlo

Con la inauguración del ferrocarril central, va a haber todo un sistema automatizado de control de la red entre Montevideo y Paso de los Toros. Ese personal está dentro del proyecto de formación -todavía no existe para esa nueva tecnología- y será considerado dentro de nuestro presupuesto, ya que el funcionamiento del ferrocarril va a generar un aumento importante de los ingresos de AFE, en cuanto a lo que es el canon, en función del aumento de la carga. Entonces, el funcionamiento operativo del centro de control de tráfico con los nuevos técnicos, que se van a tener que incorporar para el sistema de control ERTMS, que es el europeo, va a estar dentro del canon.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hemos culminado la explicación.

Quedamos a las órdenes de la comisión por si necesita ampliaciones. Les dejamos todo el material para su estudio.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Agradecemos al ministro, al subsecretario y demás autoridades y asesores -muchos de ellos amigos desde hace muchos años- por lo extensa que ha sido la exposición, pero, sobre todas las cosas, por lo profunda, detallada y exhaustiva.

Creo que el plan de obras cumple uno de los objetivos trazados en su momento, en cuanto a priorizar la obra pública, con un presupuesto sustentable y, por sobre todas las cosas, dejando números en la obra específica que, en algunas materias, como bien lo dijo el señor ministro -en materia de puentes por ejemplo-, constituyen una de las mayores inversiones en la historia de nuestro país.

Seguramente, en los próximos días, el plan de obras y todo el Inciso del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sea objeto de conversación, de diálogo y de negociación.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión les agradece la comparecencia y la información que han brindado. Esperamos que se hayan sentido a gusto.

(Se retira de sala la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

(Ingresan a sala autoridades del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca)

——La Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda da la bienvenida a la delegación del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, integrada por el ministro, ingeniero agrónomo Carlos María Uriarte; el subsecretario, ingeniero agrónomo Juan Ignacio Buffa; la directora general, doctora María Fernanda Maldonado; el presidente de INAC, ingeniero agrónomo Fernando Mattos; el jefe de Asesoría Técnica, señor Sergio

Vázquez; la asesora de la Dirección General, doctora Elsa Gendra; el encargado de la División Servicios Jurídicos, doctor Diego Moreira; el director de la Digegra, ingeniero agrónomo Nicolás Chiesa; el director de la Dinara, doctor Jaime Coronel, y las asesoras, contadora Daiana González y doctora Alice Núñez.

La metodología de trabajo de la Comisión consiste en que, luego de que ustedes hagan una presentación general, los diputados planteen sus consultas, para después introducirnos en la consideración del articulado del proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Buenas tardes. Muchas gracias por recibirnos.

Antes de comenzar con el articulado que corresponde al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, queremos referirnos a tres aspectos generales: el crédito presupuestal, los recursos humanos y la infraestructura.

En cuanto al crédito presupuestal, las cifras figuran en el cuadro que se muestra en la pantalla. Lo que queremos destacar es que el impacto que ha tenido este Inciso en el presupuesto es de un 2% menos. Ese ahorro se hizo en las inversiones; en el funcionamiento hay un incremento de 17%, mientras el ahorro en inversiones es de 40%. Valoramos el hecho de que el Ministerio de Economía y Finanzas y la OPP nos hayan dejado con un menos 2%.

En ese cuadro figuran de manera distinta -porque sus orígenes son diferentes- los datos correspondientes al Fondo de la Granja. En ese caso, la merma en los ingresos es de 4%, pero corresponde, más que nada, al ahorro en publicidad.

En cuanto a la distribución de gastos del Inciso, el siguiente cuadro destaca la importancia que tienen tres direcciones del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

En primer lugar, está la Dirección General de Servicios Ganaderos, que comprende un 39% del presupuesto; es la Unidad 5 del Ministerio.

La Secretaría General es la segunda en importancia, y le corresponde un 27%.

En tercer lugar, está la Dirección General de Servicios Agrícolas, con un 7%.

Con respecto a la situación de los recursos humanos, queremos hacer algunas apreciaciones.

En primer lugar, en el Ministerio prácticamente no existe una carrera administrativa. Ese es un gran debe que esta Cartera tiene hacia sus funcionarios. Este tema es una prioridad para este Ministerio.

El otro aspecto que hay que destacar es que el 53% de los funcionarios tienen causal jubilatoria para el período 2020-2024.

En tercer lugar, este Ministerio tiene una estructura organizativa desactualizada. La última corresponde al año 2013. Por eso, verán que en la propuesta de nuestro presupuesto hay varias sugerencias en ese sentido.

El total de cargos del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca es de 2.395, de los cuales están ocupados 1.689 y 706 están vacantes; más adelante vamos a desglosar estos datos. Y el total de contratos es 164. || El total de cargos activos que tenemos hoy son 1.916; en la imagen se muestra cómo están distribuidos estos cargos.

El cuadro que estamos viendo ahora muestra cómo se distribuyen las vacantes que mencioné anteriormente. Las vacantes de ingreso son 185 y las de ascenso son 521. Eso es un pendiente que tenemos.

Ahora estamos viendo el cuadro abierto de los funcionarios por causal jubilatoria. En esta instancia se refiere a los que hoy tienen entre sesenta y sesenta y nueve años de edad. En los próximos cuatro años habrá 769 funcionarios en esta situación, que están distribuidos por unidad ejecutora; obviamente, la Unidad Ejecutora 005 es la más grande y a lo largo de estos cuatro años tendrá 378 funcionarios con causal jubilatoria. Abajo se muestra cómo se distribuyen los funcionarios que están dentro de este margen etario a lo largo de los años.

En cuanto a los funcionarios con cese obligatorio porque ya tienen setenta años de edad, en los próximos cuatro años habrá 135 personas más dentro de este margen etario, que sumadas a las que acabo de mencionar hacen un total de 904 funcionarios de los casi 1.900 empleados que tiene el Ministerio. Es decir que en el período 2020-2024, el 53,5% de los funcionarios tendrá causal jubilatoria.

En lo que se refiere a la situación de la flota automotriz, nos gustaría también hacer algunas menciones. El Ministerio de Ganadería cuenta con 394 autos y camionetas, de los cuales 40 se encuentran fuera de circulación y los restantes tienen un promedio de antigüedad de nueve años y de 170.000 kilómetros. Queremos destacar que la última licitación que se hizo para el cambio de unidades fue en 2014 y 2015. Esto es realmente una de las limitantes más importantes que tiene hoy el Ministerio para el desarrollo de sus funciones, y estamos abocados a encontrarle una pronta solución.

Básicamente, lo que queremos destacar son cosas muy sencillas, pero que a nuestro entender son muy importantes, nos motivan en el día a día y en las que hemos estado trabajando desde el vamos. El Ministerio, como debe ser, está al servicio de la gente, es de puertas abiertas, y lo más importante es el concepto de que es un solo ministerio, donde todos estamos para ayudarnos, estemos donde estemos. Tenemos un objetivo común, que es servir a la gente.

Para el período 2020-2024 los lineamientos políticos del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca se estructuran en torno a cuatro objetivos estratégicos. El primero se refiere a la implementación de cambios institucionales, que se expresan en cuatro puntos: cambio en la gestión de la política de desarrollo rural, y voy a hacer unas breves menciones al concepto de desarrollo; fortalecimiento de las políticas relacionadas a la tenencia responsable y bienestar animal, siguiendo el lineamiento de lo que fue aprobado en la ley de urgente consideración; desarrollo de servicios digitales inclusivos para el fortalecimiento de la base productiva, lo cual es un gran desafío para este gobierno, más allá de que encontramos iniciativas aisladas; y el concepto de un solo ministerio al que hice referencia anteriormente.

El segundo objetivo es el desarrollo rural a través de la generación de bienes públicos. El concepto de desarrollo que queremos trabajar es el que va en el sentido de dejarle cosas a las generaciones que vienen, hechos reales, valores a la sociedad que puedan ser, de alguna manera, medibles, disfrutables y no como si sencillamente hubiésemos pasado por la vida. || Voy a dar algunos ejemplos con los cuales pensamos encarar el desarrollo rural en la concepción que tenemos en este Ministerio; destacamos solamente tres, pero pensamos trabajar en muchos más en la medida en que se nos vayan dando.

En primer lugar, queremos contribuir en el aumento de la resiliencia de los sectores productivos ante las variaciones climáticas. Aquí podríamos incluir las nuevas concepciones que hemos tenido en los manejos del fondo de emergencias con que el Ministerio cuenta, como la alternativa del manejo de seguros, en la que estamos trabajando con mucha fuerza para ver si podemos llegar a la próxima zafra con algo.

En segundo término, pretendemos fortalecer el programa nacional de lucha contra la mosca de la bichera, que es una grave plaga que sufre el sector y, en especial, la producción ovina. Es un compromiso de este gobierno tratar de encaminar lo máximo posible un programa de control y erradicación de esta plaga

En tercer lugar, queremos garantizar el estatus sanitario y fitosanitario del país, reinventando su rol inspectivo y certificador. Ante el escenario que planteaba sobre los recursos humanos que el Ministerio maneja, nos vemos obligados a ser muy ingeniosos en la búsqueda de soluciones, pero poniéndonos como premisa asegurar el nivel de certificación que tiene el país, que también es valorado en el mundo.

El tercer objetivo es incorporar las perspectivas de género en las políticas agropecuarias y en las cadenas de valor, con la creación de una unidad especializada en género, y la creación de un plan nacional de género en las políticas agropecuarias. Este es un compromiso muy serio que este Ministerio ha asumido y que lo lidera la doctora Fernanda Maldonado.

El objetivo cuatro tiene que ver con la gestión de los recursos humanos. El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca enfrenta un gran desafío en lo que respecta a la gestión de sus recursos humanos a través de la generación de una carrera administrativa acorde a las necesidades del Inciso, así como atractiva para el funcionario. En este sentido, el Inciso se propone trabaja en una fuerte reestructura en coordinación y con el apoyo de la Oficina Nacional del Servicio Civil.

Voy a pasar a considerar el articulado que corresponde al Ministerio de Ganadería, Agricultura y pesca dentro de la ley de presupuesto.

El artículo 245 refiere a la creación de la Unidad Especializada en Género, en el marco del artículo 18 de la Ley N° 19.846, de 19 de diciembre de 2019.

En atención al compromiso de la normativa vigente y las obligaciones emergentes del derecho internacional, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca propone la generación de una Unidad Especializada de Género. Se trata, como dije al principio, de un organismo del Ministerio de Ganadería,

Agricultura y Pesca comprometido con la equidad de género en el medio rural y agropecuario; actualmente cuenta con una comisión asesora especializada en género. Estamos hablando de un plan nacional de género en políticas agropecuarias.

El artículo 246 se refiere al Instituto Nacional de Bienestar Animal que, como decía, está enmarcado en la ley de urgente consideración. Se establece allí la necesidad de adecuar la estructura del Instituto, aprobada recientemente por la Ley N° 19.889, de 9 de julio de 2020. La estructura diseñada crea un Instituto como órgano desconcentrado del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y, de no adecuarse, resultaría dificultoso entender la forma de organización y funcionamiento para quien ejercerá las directrices.

El artículo 247 se refiere al Consejo Directivo Honorario y a la duración de los cargos de sus integrantes. Se modifica el Consejo Directivo, que pasa a regularse como Honorario, dado que de lo contrario se tendrían que regular fondos para dicho Consejo de ocho miembros; además, se establece la duración de sus integrantes.

El artículo 248 se refiere a la entrada en vigencia del nuevo Instituto Nacional de Bienestar Animal. Dice: "Establécese la vigencia de los artículos 375 a 388 de la Ley Nº 19.889, de 9 de julio de 2020, a partir del 1º de enero de 2021, de conformidad con lo dispuesto por el artículo único de la Ley Nº 19.891, de 23 de julio de 2020".

Esto se refiere sencillamente a regular la entrada en vigencia de los artículos referidos 375 a 388.

En el artículo 249 se establece la creación del cargo de director del Instituto Nacional de Bienestar Animal. Se trata de un cargo de particular confianza que lidere la cuestión ejecutiva del Instituto. El Directorio cuenta con ocho integrantes.

El artículo 250 se refiere a la limitación de las competencias del Instituto Nacional de Bienestar Animal. Se pretende establecer con claridad que el Instituto no es competente en aquellas situaciones que resultan comprendidas dentro de los cometidos sustantivos del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca respecto a las especies destinadas a actividades de producción, industria o actividades vinculadas a esta.

El inciso tercero del literal N) del artículo 16 de la Ley N° 18.471, en la redacción dada por el artículo 377 de la Ley N° 19.889, parece excluir a las especies destinadas a actividades de producción o industria o actividades vinculadas a estas y no a las competencias referidas a dichas especies y actividades, aunque parece desprenderse que el espíritu es este último.

El artículo 251 se refiere al Programa Nacional de Control Reproductivo. Nuestro país es miembro de la Organización Internacional de Epizootias desde mayo de 1931. La OIE es un organismo de normalización que desempeña un papel clave en el ámbito del comercio internacional, por ser la única organización de referencia internacional dedicada a la sanidad animal, reconocida así por la Organización Mundial de Comercio, OMC.

El numeral 3 del artículo 7.7.6 del capítulo 7.7 del Código Sanitario para los animales terrestres de la OIE, refiere al control reproductivo y esterilización,

por lo cual resulta incorrecto referirse a castración como está establecido en la ley referida.

El artículo 252 se refiere a prácticas de esterilizaciones. Nuevamente, el numeral 3 del artículo 7.7.6 del capítulo 7.7 del Código Sanitario para los animales terrestres de la OIE, refiere a control reproductivo y esterilización, lo cual resulta incorrecto. Esto refiere también a la identificación y al registro animal. Cuando hablamos de castración nos referimos a una especie sola, y cuando hablamos de esterilización, a machos y hembras. Se trata solamente de corregir ese aspecto. Muchas palabras, pero en realidad es eso. El artículo 254 refiere a los centros de control reproductivo.

El artículo 255 tiene que ver con el control del cumplimiento de programas. Aquí hacemos la misma observación que realizamos en los anteriores artículos: el término "esterilización" en vez de "castración".

El artículo 256 establece un cambio de fecha del Censo General Agropecuario.

Como ustedes saben, los censos agropecuarios se deben realizar en los años que terminan en cero. El último censo se hizo en 2011. Por lo tanto, correspondería hacerlo en 2020 o 2021. La Ley N° 4.294, de 7 de enero de 1913, regula la obligatoriedad de los censos agropecuarios. De acuerdo con el artículo 153 de la Ley N° 17.930, de 19 de diciembre de 2005, los censos de carácter nacional deben realizarse en los años terminados en cero. El artículo 90 de la Ley N° 19.535 establece la autorización para realizar el Censo General Agropecuario en el año 2021. Este censo no puede organizarse por razones de tiempo. En consecuencia, el artículo 256 autoriza al Ministerio a realizarlo en 2022.

El artículo 257 refiere a cambios de dependencia de la Unidad de Descentralización y Coordinación de Políticas con Base Departamental. Se trata de una unidad ejecutora que coordina acciones dentro del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca en todo el territorio nacional. Entre sus cometidos tiene el de representar a la Dirección General de Secretaría en todos los ámbitos departamentales creados para la articulación interinstitucional. En consecuencia, depender de esa Dirección es necesario y conveniente para adecuarla al funcionamiento y necesidades actuales, tal como lo establece este artículo.

El artículo 258 tiene que ver con el destino del Fondo Agropecuario de Emergencias. Como ustedes saben, está compuesto por fondos que el Ministerio recibe para atender esa problemática. A través de este artículo solamente se agrega la posibilidad de que sean utilizados para mitigar riesgos a través de la contratación de seguros. Hoy, estamos limitados en ese sentido. Los riesgos climáticos parecen ser crecientes, y una de las formas de mitigarlos es con la contratación de seguros. Sencillamente, el artículo se refiere a sumarle esa posibilidad de uso del Fondo Agropecuario de Emergencias.

El artículo 259 establece la supresión de la Unidad 007, Dirección General de Desarrollo Rural, y la creación de la Unidad de Desarrollo Rural. A su vez, crea el cargo de director general de Desarrollo Rural. Sugerimos eliminar este artículo.

Cedo el uso de la palabra a la contadora González para que haga algunas puntualizaciones técnicas sobre este artículo.

SEÑORA GONZÁLEZ (Daiana).- El inciso tercero del artículo 259 prevé la supresión de un cargo -que está vacante- de director técnico. Esa supresión financia parte de la creación del cargo de director ejecutivo del Instituto de Bienestar Animal, que figura en el artículo 249. Por lo tanto, a la hora de suprimirlo habría que considerar este aspecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es de recibo la sugerencia. Les solicitamos que, si pueden, nos dejen una redacción recomendada en ese sentido.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- La gráfica que estamos viendo representa los cotizantes el Sector Rural del BPS y su evolución en los últimos veinte de años. Hay un pico en 2008, donde llega a casi 200.000 cotizantes y, hoy, bajamos a 149.000. Esto significa una baja de ocho cotizantes por día en el Sector Rural. En promedio, cinco de esos ocho cotizantes son trabajadores y, tres, empresarios.

Presentamos esto para justificar la necesidad de una nueva interpretación de qué es el desarrollo rural. A este Ministerio le preocupa muchísimo esta caída, tanto de los empresarios como de los trabajadores. Se ha trabajado durante muchos años en pos del desarrollo rural, pero esta gráfica no lo refleja. Vamos a hacer lo posible para revertir esa situación; asumimos ese compromiso.

Lo mismo explica la gráfica que estamos viendo ahora. En azul, están los dependientes rurales, los trabajadores y, en naranja, los patrones. Marca la misma evolución: en 2008 hubo un pico y, después, una caída constante hasta 2018. En promedio, los trabajadores fueron más castigados que los empresarios, pero la caída de ambos es muy preocupante. El concepto de desarrollo que queremos dar a este Ministerio apunta a tratar de corregir esa evolución.

También queremos destacar en este aspecto que cuando se habla de desarrollo también se puede contar con el 3% del Fondo de Desarrollo del Interior para proyectos productivos, en un escenario en el cual el acceso al financiamiento externo va a estar bastante restringido.

En esta imagen vemos una descripción por departamento del presupuesto de los proyectos productivos del Fondo de Desarrollo del Interior (FDI).

El artículo 260 declara de interés nacional la lucha contra la mosca de la bichera. Es un compromiso de este Ministerio, de este gobierno, hacer los máximos esfuerzos para avanzar todo lo que se pueda en el control y la erradicación de la mosca de la bichera.

No quisiera extenderme mucho en este punto, pero no puedo con mi condición. Realmente, soy una de las personas que ha sufrido desde el vamos esta plaga. Hoy, las pérdidas mínimas anuales que genera pueden evaluarse en US$ 40.000.000, pero hay estudios que llegan a los US$ 200.000.000. Además, esta plaga es una de las grandes limitantes por las cuales el sector ovino no puede crecer. Es posible erradicarla. Hay países en el mundo que la

erradicaron en la década del cincuenta del siglo pasado. Bien podemos aplicar la misma tecnología que usaron. Contamos con apoyo para hacerlo.

La mosca de la bichera es un ectoparásito, que causa la enfermedad de miasis a los vertebrados de sangre caliente. Tiene alta prevalencia en animales de producción, pero también afecta al hombre. En Uruguay hay más de ochocientos casos de bichera en humanos. Además, ha sido reportada en animales silvestres. Su incidencia en este sentido en el Uruguay se desconoce. Sí conocemos la incidencia que ha tenido en otros países donde, por ejemplo, la reproducción de ciervos en la fauna silvestre está prácticamente suspendida o limitada porque los animales mueren abichados en el medio de la selva. Dejo ahí porque los voy a aburrir, pero es realmente un compromiso para este Ministerio.

El artículo 261 refiere a la unificación de los cometidos de Dicose. Lamentablemente, por un error en la redacción, tenemos que sugerir que se baje este artículo, pero queremos destacar que para este Ministerio, resaltar la función de Dicose, armarlo lo más posible a lo que es el SNIG (Sistema Nacional de Información Ganadera), es una prioridad.

Voy a leer igual la argumentación porque me parece importante y quiero decirles que vamos a seguir trabajando en este sentido.

La transferencia de las competencias registrales de la Dirección de Contralor de Semovientes al Sistema Nacional de Información Ganadera tuvo como resultado la superposición de actividades y la divergencia en la toma de decisiones en los aspectos operativos. Por tal motivo, resulta necesario fortalecer, unificar y coordinar los sistemas inspectivos en campo para que los datos del sistema informático sean ajustados a la realidad. Se exige una maximización y manejo más eficiente de los recursos humanos. Es por eso que hacíamos esa propuesta. Vamos a insistir porque consideramos sumamente necesario jerarquizar esa función que hoy nos distingue en el mundo por nuestra trazabilidad.

El artículo 262 -aquí comienza una serie de artículos técnicos muy parecidos- se refiere a las sanciones enmarcadas en el combate a las enfermedades parasitarias, concretamente la garrapata.

El artículo 263 se refiere a la sarna -más que nada ovina-, y el artículo 264, al piojo ovino.

Actualmente, rige una escala de multas para los infractores de las normas que regulan cada una de las campañas sanitarias de la lucha contra estas parasitosis. El criterio y los montos establecidos son obsoletos. Aplicar sanciones acordes a la nueva estrategia de los programas sanitarios de lucha contra las parasitosis es una premisa para ayudar a combatir estas enfermedades parasitarias, que a veces se transforman en barreras.

El artículo 265 señala la posibilidad de vender o donar animales decomisados. Actualmente, se prevé como única solución a la problemática de animales sueltos en la vía pública el envío a faena inmediata, cuando en la mayoría de los casos están sanos. Actualmente cientos de animales son retirados de la vía pública, en las seccionales policiales o en campos de productores, sin que exista la posibilidad de alcanzar una solución al problema.

Con esto se pretende, entonces, un arreglo rápido para esta problemática de los animales sueltos en la vía pública.

Los artículos 266 y 267 son parecidos. Uno se refiere a la contramarca y el otro a la marca. Cuando uno compra un animal, tiene la obligación de agregarle una marca, la contramarca. Hay lugares que han variado dentro del animal, pero es obligación hacerlo porque es lo que le garantiza realmente la propiedad. En los últimos tiempos se puso en duda que la marca fuera la identificadora de la propiedad de los animales una vez que se contaba con la trazabilidad y la caravana. Queremos enfatizar que la marca sigue siendo la única garantía que tenemos para determinar la propiedad de los animales y la contramarca, cuando el animal cambia de propiedad. Pero no existe regulación en el plazo para realizar la contramarcación y por eso acá se establece. Tampoco se establecen sanciones para quien no lo haga, pero es necesario para evitar los problemas suscitados en cuanto a vender animales comprados sin su debida contramarca.

En la redacción del artículo faltó poner que el incumplimiento hará pasible las sanciones previstas en el artículo 285 de la Ley Nº 17.736, del 5 de enero de 1996, y sus modificativas.

SEÑOR PRESIDENTE.- De la misma manera que lo aconsejamos en el artículo anterior que fue suprimido, sugerimos que si quieren realizar cambios, lo pueden hacer por el mismo procedimiento.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTRUA Y PESCA.- Perfecto.

En caso de abigeato, pérdida de animal o accidentes cuando el animal no está contramarcado a tiempo, es necesario rastrear con la marca del dueño anterior. A eso me refería recién. La idea es establecer, a través del Poder Ejecutivo, el plazo para marcar. Asimismo, se imponen sanciones en caso de que no se cumpla con esta normativa y la obligación de hacerlo en su debida forma. Ello aparejará indudablemente un mejor control del abigeato.

El artículo 268 se refiere a la excepción para leguminosas y uso de feromonas. Esto se refiere a las tasas que se aplican, como una manera de estimular el uso de inoculantes y de feromonas. Para los que no están en el tema, quisiera hacer una breve introducción. Los inoculantes se ponen en las semillas de leguminosas para habilitarlas a captar nitrógeno del aire y así sustituir las fuentes de nitrógeno de fertilizaciones que se le agregan a los campos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe la interrupción, señor ministro, pero va a entrar la prensa a sala. Esto lo digo por si usted desea suspender la explicación del articulado.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- No, en estos artículos no creo que haya inconvenientes. Se trata de artículos muy técnicos y se refieren a tasas.

Lo de las feromonas, me gustaría compartirlo porque son formas de control integrado que hay en la granja a los cuales estamos apostando bastante, así como la sustitución del uso de insecticidas y productos agroquímicos. Quiero destacar que se está trabajando muy bien con la Digegra

y el INIA. Creemos que hay un futuro prominente para el sector para producir alimentos más inocuos y con menor uso de agroquímicos.

Hay que ver a los productores cuando participan de los resultados de esos programas. Ellos destacan la posibilidad que hoy tienen de ingresar a sus invernáculos de manga corta sin ponerse vestimenta especial de protección para aplicar los productos, como lo hacían en el pasado. Es un caso muy ilustrativo del Uruguay que queremos y al que apuntamos. Las feromonas son importantes porque son atractivos hormonales que confunden a las plagas y nos evitan aplicar insecticidas para poder controlarlas.

El artículo 268 refiere a la sustitución del artículo 177 de la Ley Nº 19.149. En primer lugar, se propone la tasa de evaluación, registro y control de productos fitosanitarios y se faculta al Poder Ejecutivo -esto es lo que proponemos- a eximir el pago de la tasa de renovación de registros de inoculantes para su uso en especies de leguminosas con baja superficie de siembra en el país. Es a lo que me refería anteriormente, a las leguminosas y su capacidad de captar nitrógeno del aire. Este agregado tiene su fundamento en que el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca hace un buen tiempo que viene apostando a la utilización de insumos agrícolas más amigables con el medio ambiente. Los inoculantes son agentes biológicos que cumplen una función muy similar a los fertilizantes, con la ventaja de ser productos biológicos y no químicos. Para el caso de las feromonas, la tasa de registro desestimula a las empresas para el registro de estas herramientas para el control de otras plagas -no solo de la fruticultura-, dado que en los primeros años de implementación las ventas son muy limitadas. Este artículo 268 se refiere al agregado de actividades que no estaban incluidas. Esta es la segunda sustitución del artículo 177 de la Ley Nº 19.149. Entonces, en el numeral 3) se propone agregar lo siguiente: "Las plantas de acopio y o procesamiento de arroz, de cereales y oleaginosas".

La inclusión de estas actividades se debe a que en la aprobación del Decreto Nº 378/017 se designa a la Dirección General de Servicios Agrícolas como autoridad sanitaria oficial, que deberá controlar, supervisar, verificar y auditar el cumplimiento de la normativa vigente a los efectos de garantizar las condiciones fitosanitarias, higiene e inocuidad del arroz. También establece la obligatoriedad de contar con la habilitación de la Dirección General de Servicios Agrícolas para realizar las actividades de recepción, estandarización, tratamiento, transformación, almacenamiento, transporte y embarque, así como de todas aquellas empresas o personas que desarrollan actividades industriales y afines a los productos arroceros. Esta es una actividad no prevista en el artículo vigente, por lo cual requiere su previsión en la norma, contra otra actividad a desarrollar y, por tanto, el cobro de la tasa.

Seguramente, el ingeniero Sergio Vázquez, de la Dirección General de Servicios Agrícolas, quiera agregar algo más a lo que acabo de expresar.

SEÑOR VÁZQUEZ (Sergio).- Solo quiero reiterar que esta actividad no era de nuestra competencia, y que el monto fue ajustado a las tareas específicas de control, de acuerdo con lo que establece la normativa.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Queremos hacer un agregado al artículo 278, relativo a la creación de una tasa por

autorización para operar con cannabis no psicoactivo; es un agregado al artículo 177 de la Ley Nº 19.149.

En realidad, se propone agregar un numeral 6) al artículo 177 de la Ley Nº 19.149 que diga: la tasa por autorización a operar con cannabis sativa -no psicoactivo-, según superficie y tipo de cultivos, expresada en UI.

Lo que motiva la creación de esta tasa es que las actividades de siembra, cultivo, cosecha, industrialización y comercialización de cannabis no psicoactivo no existían de forma comercial en Uruguay hasta la reglamentación de la Ley Nº 19.172, de 2013. El comienzo de dichas actividades, en 2014, hizo que el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca evaluara, autorizara y fiscalizara a las empresas de cáñamo que presentaron su voluntad de operar en Uruguay. Dichas funciones no estaban previstas en la norma, que fija tasas a cobrar por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca al momento de su establecimiento.

SEÑOR VÁZQUEZ (Sergio).- Quiero agregar que esta actividad tampoco estaba contemplada y que para crear ese cuadro se usaron datos estadísticos del censo agropecuario.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- El artículo 269 se refiere a la ampliación de la distancia entre plantaciones y caminos; esta es una incongruencia que se pretende corregir.

La coexistencia de normas que contienen distancias diferentes para plantaciones forestales lindantes con vías férreas o caminos rurales es lo que motiva este artículo. Lo que pretendemos es corregir y armonizar la normativa existente, logrando que los administrados, al momento de proponer un proyecto forestal, tengan una medida única de distancia entre las plantaciones y las vías férreas, caminos y rutas, de 12 metros, evitando así múltiples interpretaciones de la normativa vigente. Actualmente, hay separaciones de 12 metros y de 5 metros, y tratamos aunar el criterio en una sola medida de 12 metros.

A través del artículo 270 se pretende declarar de interés general la promoción de uso de la madera, y consideramos fundamental cambiar el término "general" por "nacional".

Hay madera acumulada como consecuencia del desarrollo del sector forestal, producto de las políticas derivadas de la Ley Nº 19.939, de diciembre de 1987; la finalidad es darle un destino a esa madera acumulada de origen nacional promoviendo su incorporación en la construcción de viviendas y edificios, su uso en carpintería de obra y en mueblería.

El artículo 271 refiere al cambio de nombre de la unidad ejecutora Nº 9. Actualmente, se denomina Dirección General de Control de la Inocuidad Alimentaria -Digecia-, pero ese nombre no refleja la función de la unidad y se presta a confusión por parte de la ciudadanía. El nuevo nombre de la unidad se debería ajustar a sus funciones.

Actualmente, la Digecia trabaja en dos grandes áreas. Una es la bioseguridad, a través del Sistema Nacional de Bioseguridad, y la otra es la barrera sanitaria en el área de inocuidad alimentaria, a través de la Gerencia de Inocuidad propiamente dicha.

El artículo 272 refiere a la problemática de los montes frutales abandonados. La erradicación de montes frutales abandonados o en riesgo sanitario constituye una herramienta fundamental para el control de plagas y enfermedades que afectan la producción frutícola, y es una acción que repercute directamente en beneficio de los productores. El manejo sanitario adecuado en la actividad frutícola es central para lograr montes frutales cuya producción cumpla las condiciones que exige nuestro mercado interno así como los países importadores respecto de la ausencia de determinadas plagas o de síntomas de enfermedades en las partidas comercializadas.

El artículo 273 tiene que ver con la ampliación territorial de los cometidos de la Unidad Agroalimentaria Metropolitana.

Se hace necesario ampliar su actividad a un alcance nacional, ya que no todos productores, operadores y exportadores se encuentran en Montevideo. Por tanto, se hace necesario ampliar su alcance y no circunscribirlo territorialmente.

En conclusión, para cumplir sus cometidos, la Unidad Agroalimentaria Metropolitana debería facilitar y desarrollar el comercio y la distribución de alimentos tanto a nivel nacional como departamental.

El artículo 274 refiere a cambios en la integración del Directorio de la Unidad Agroalimentaria Metropolitana, buscando que sea competencia del gobierno nacional impulsar políticas para el desarrollo de la granja en todo el país y no solo en la zona metropolitana.

El artículo 275 tiene que ver con la modificación del salario del presidente de la Unidad Agroalimentaria de Montevideo, a fin de garantizar que el ejercicio del cargo se realice con las máximas condiciones de transparencia, legalidad y ausencia de conflicto entre sus intereses privados y los inherentes a sus funciones públicas.

El artículo 276 refiere a la designación de un gerente general para la Unidad Agroalimentaria de Montevideo, quien debería definir la estructura organizativa de la Unidad, planificar, organizar y supervisar las actividades de la UAM, así como administrar los recursos, coordinar entre las partes, llevar a cabo una conducción estratégica de la organización, y motivar, supervisar y mediar entre los equipos de trabajo.

El artículo 277 refiere a la modificación de la forma de presentación de los estados contables de la Unidad Agroalimentaria de Montevideo. Con esto se pretende mejorar los controles por parte del Estado sobre la correcta aplicación de los recursos económicos. Además, se busca garantizar transparencia a través del adecuado control que avale el uso eficiente de los recursos económicos.

El artículo 278 refiere al contralor administrativo de la Unidad Agroalimentaria Metropolitana. Se busca ejercer por parte del Poder Ejecutivo el control de la gestión por intermedio del organismo con el cual la persona pública estatal está vinculada, y la finalidad es un control adecuado que garantice el cumplimiento de sus cometidos.

El artículo 279 refiere a la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos y a la reducción de la tripulación uruguaya para las categorías C y D. La normativa

nacional vigente referente a la cantidad de tripulantes es una causa limitante en cuanto a la competencia con la región. Lo que se busca con el cambio normativo propuesto es la posibilidad de atraer nuevas inversiones extranjeras que exploten permisos de categoría C y D con la flota pesquera nacional.

Tal vez el director nacional de Recursos Acuáticos, doctor director Jaime Coronel, quiera hacer algunas puntualizaciones.

SEÑOR CORONEL (Jaime).- Si se analiza la situación desde el año 2000 al 2020, se comprueba que ha habido una reducción de más de la mitad de la flota pesquera nacional. Si uno se centra en cuáles son los posibles factores de esa reducción, concluye que hoy en día la causa principal no es el recurso. Por lo tanto, lo que se hizo en la Dirección fue analizar cuáles podían ser las causales, y una de ellas la encontramos -a nuestro entender- en la ley que modifica los cupos de personal nacional y extranjero, del año 2009. Si uno observa las gráficas de caída, aprecia que en ese año se produce una caída mayor. Por eso, para poder ser competitivos, entendemos necesario modificar estos cupos asignados; además, en la región nuestros vecinos tienen cupos de tripulación nacional inferiores. Creo que sería poco lógico seguir manteniendo cupos en los cuales hoy casi no hay tripulación, porque casi no hay permisos otorgados categoría C y hay un solo permiso categoría D. En realidad, estamos manteniendo una restricción para la atracción de inversiones. Por tanto, creo que es necesaria esa modificación para poder atraer capitales extranjeros. Es más: este ha sido uno de los problemas que han expresado muchos capitales extranjeros que han ido a la oficina a plantear la posibilidad de venir.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Continuamos con el artículo 280, que proviene de INAC, referido a la derogación de la Ley Nº 19.782. Se apunta a garantizar que las elaboraciones en general, y específicamente la del chorizo carnicero artesanal, puedan realizarse en las carnicerías de corte en un contexto que contribuya a generar las condiciones que garanticen la inocuidad alimentaria y la transparencia comercial a través del Poder Ejecutivo y del Instituto Nacional de Carnes.

El artículo 281 también proviene del INAC y refiere a la denominación y etiquetado de productos de origen vegetal. Los avances tecnológicos y las nuevas tendencias de consumo han llevado a que las industrias alimentarias elaboren otro tipo de productos, como los de origen vegetal que utilizan terminología propia de la industria cárnica. Lo que se busca entonces es brindar al consumidor información adecuada del producto de forma de evitar asimetrías en la información y mantener los atributos propios de los productos de origen animal, como carnes y derivados.

Nos acompaña el presidente de INAC, que tal vez quiera hacer algún agregado con respecto a estos artículos

SEÑOR MATTOS (Fernando).- Buenas tardes a todos.

El artículo 280 se refiere a la derogación de la Ley Nº 19.782, relativa al chorizo carnicero, que fue aprobada por la anterior legislatura, el 23 de agosto de 2019. El mismo día se aprobó la Ley Nº 19.783, que promueve la inocuidad y transparencia en la comercialización de carnes.

Al respecto, entregamos una presentación a los técnicos y los señores legisladores también tienen el repartido que hemos distribuido.

La dificultad que se genera -en la que trabajó el INAC- es que según la ley aprobada en agosto había noventa días de plazo para su reglamentación. Este proceso se cumplió, pero no hubo firma en la etapa final por parte del ex presidente de la República, por lo cual hoy esa ley no está reglamentada y hemos encontrado distintos argumentos por los cuales proponer su derogación.

La Ley Nº 19.783, relativa a la inocuidad, define tres líneas que corresponden a tres decretos que estamos en proceso de proponer al Poder Ejecutivo -ya que reiteramos que en la administración pasada no se cumplió con su aprobación y su tratamiento correspondiente-, que refieren a los registros, a la distribución y a la comercialización. El tercero de estos decretos, relativo a la comercialización, trata también -con potestades para el INAC- de incluir los temas vinculados a la elaboración de productos cárnicos. La conveniencia del cambio de estrategia jurídica se basa en que jurídicamente se encuentra inconveniente recurrir a una norma de rango legal -por el sistema tan rígido y complejo de reglamentación que conlleva- para regular la elaboración del chorizo carnicero artesanal.

Debemos reconocer que el chorizo carnicero artesanal es una realidad; está en casi todas las carnicerías del país y tiene una lógica comercial y económica, porque el carnicero al despostar la carcasa o media res que recibe, o al prolijar los cortes, obtiene como subproducto los recortes de esa carne. Por lo tanto, si compra una media res a $ 180, todo lo que resulta del prolijado de los cortes también vale $ 180, y no lo va a tirar. Por una cuestión de aprovechamiento económico la tendencia, históricamente y en todo el país, fue hacer el embutido, pero eso no es reglamentario porque el carnicero no está autorizado a realizarlo. Por eso en la legislatura pasada se buscó proponer la legalización de esta práctica de los carniceros. No obstante, nos encontramos con la dificultad de que al momento de la reglamentación nosotros tendríamos que tomar normas de carácter nacional o internacional que determinaran cuál sería la receta para ese producto embutido. Encontramos que la receta sería única y dejaría de ser artesanal. Entonces, lo que hay hoy, que es la aplicación de la receta, con lo cual se constituye un aspecto artesanal de la confección, no se podría realizar por la rigidez de la norma. No sería razonable que tuviéramos una ley para el embutido de chorizo, como también podría proponerse en equivalencia -eventualmente- la ley de la milanesa, de la hamburguesa, o de cualquier otro producto.

Entonces, en el escenario actual, a efectos de establecer las condiciones de elaboración del chorizo carnicero artesanal es necesario dictar un decreto del Poder Ejecutivo. En ese sentido, entendemos que el chorizo se va a poder hacer bajo las normas de la ley de inocuidad. De esa manera, se podrán establecer los parámetros mínimos sin la rigidez de una sola receta madre, que debería generar la propia reglamentación de la ley, y aquel que quiera ponerle morrón, podrá hacerlo, y aquel que quiera ponerle queso *cheddar* podrá ponerle.

La conveniencia que se encuentra es que el Instituto Nacional de Carnes, de acuerdo con lo dispuesto por el Decreto-Ley Nº 15.605, tiene competencias para regular la transformación de carnes y derivados, y parece

razonable que si regula la fecha del sector de elaboraciones a nivel nacional en las carnicerías, e inclusive asesora al Poder Ejecutivo para la reglamentación, también tenga competencia para hacerlo con el chorizo carnicero artesanal.

El resultado esperado de la propuesta es generar las condiciones que garanticen la inocuidad alimentaria y transparencia comercial a través del accionar del Poder Ejecutivo y del Instituto Nacional de Carnes.

El riesgo, en caso de que no sea aprobada, es que se podría generar un doble estándar entre los elaboradores cuyas condiciones determina el Instituto y el chorizo carnicero artesanal. Esto es las chacinerías establecidas que tienen requisitos sanitarios y de controles mucho más exigentes, con la inspección veterinaria oficial, con los análisis del Laboratorio Tecnológico del Uruguay, con la exigencia de nutricionistas, bueno, una cantidad de costos que se le agregarían y que generarían una competencia desigual en cuanto a los aspectos de inocuidad.

Sin perjuicio de ello, también tenemos una incongruencia y es que, además de todo eso, como nos hicieron saber las industrias de chacinados, también se generaría un desequilibrio desde el punto de vista tributario porque este producto, con todas estas exigencias superiores, tributa el 22% de IVA, mientras que el otro chorizo estaría cargado por el IVA de percepción del 10%. Por lo tanto, también se generaría allí una incongruencia.

Por contar actualmente con un sistema tan rígido y complejo -lo que hablábamos sobre las recetas- la reglamentación para regular la elaboración del chorizo carnicero artesanal estancaría el producto y resultaría ineficaz para ajustarse al dinamismo de la realidad.

Nosotros, en esta Administración, a pesar del poco tiempo, hemos recorrido el país. Hemos ido a siete departamentos -y lo vamos a hacer con todos los departamentos- y hemos entrevistado a más de seiscientos carniceros en toda la República. Este tema está permanentemente en discusión. Claramente, la solución de la reglamentación de la ley que ahora se propone derogar no es fácil, por los motivos que explicitamos. De todas maneras, el INAC tiene potestades para permitir la elaboración del chorizo bajo ciertas normas, respetando los aspectos de la inocuidad en función de la Ley Nº 19.783 de inocuidad y transparencia comercial, y el chorizo se va a poder elaborar de acuerdo con algunas normas y requisitos, que se reglamentarán oportunamente.

El señor ministro ya dio lectura a la propuesta con relación al proyecto de ley de denominación y etiquetado de productos de origen vegetal, con nombres asociados a otras industrias. Los señores legisladores seguramente la habrán leído. Se propone su reglamentación en ciento ochenta días y la justificación es promover la transparencia comercial y evitar la inducción a error del consumidor final en todo el territorio nacional cuando se le está induciendo a consumir algo que no es carne porque, en definitiva, son sustitutos, de origen vegetal o bien de productos de reproducción de células madre en laboratorio.

Esto iría en beneficio de los productores, de los comerciantes y de los consumidores.

La necesidad de regular esta materia deviene de los avances tecnológicos y de la magnitud del negocio de las industrias alimentarias de

productos de origen vegetal que utilizan terminología propia de la industria de la carne.

Se entiende conveniente establecer definiciones, designaciones y denominaciones de venta para esos sectores y/o alimentos que deben utilizarse únicamente para la elaboración, tenencia y comercialización de alimentos que reúnan los requisitos correspondientes. Quiere decir que nadie está en contra de que existan productos sustitutivos, de origen vegetal o hechos en laboratorios, pero no es admisible que tomen la denominación "carne" cuando no lo es y puede llamar a engaño a los consumidores.

A su vez, la industria de productos alternativos a la carne se favorece del prestigio y nombre que se ha ganado a lo largo de los años la industria cárnica con su producto insignia. El resultado esperado de la propuesta es brindar al consumidor información adecuada del producto, de forma de evitar asimetría de la información y mantener los atributos propios de los productos de origen animal: carnes y derivados. El riesgo en caso de que esto no sea aprobado será la confusión en el consumidor e inducción al error al momento de elegir los productos y apropiación indebida por parte de la industria de productos de origen vegetal de los atributos propios de los productos de origen animal, que son tan caros y tan tradicionales en tantos países, especialmente, en nuestro querido Uruguay.

La elaboración de esta propuesta está basada en jurisprudencia internacional, en discusiones muy amplias que se han generado fundamentalmente en Norteamérica y en Europa. Hoy, casualmente, recibimos un comunicado de prensa de las principales entidades que aglutinan la industria cárnica de Europa -sea carne vacuna, carne de ave, carne de cerdo, carne ovina; todos los tipos de carne que reúnan asociaciones tan prestigiosas como COPA-Cogeca, la Unión de Exportadores de Carne Bovina de Francia-, que manifiesta lo siguiente.

"Con la participación del creciente número de empresas multinacionales en el mercado vegano en los últimos años, ha habido un impulso para denominaciones como 'bistec', 'hamburguesa', 'salchicha' […] Esta comercialización de productos lácteos y no cárnicos puede inducir claramente a error a los consumidores de la UE al pensar que estas imitaciones son sustituto 'igual' de los originales […]". Son "[…] productos ultraprocesados como opciones más saludables […]. Las denominaciones cárnicas están profundamente arraigadas en nuestra herencia cultural. Tocino, Jamón, Carpaccio, Bistec, Filete, Chuletas y Salami son denominaciones tradicionales que se han ido configurando a lo largo del tiempo por el arduo trabajo de agricultores y carniceros con grandes diferencias entre regiones […]".

También expresa que "Si protegemos nuestro patrimonio local y regional con Indicaciones Geográficas Protegidas (IGP) y Denominaciones de Origen Protegidas (DOP) deberíamos ser coherentes y también proteger las denominaciones de bienes más comunes que también son resultado de nuestro patrimonio. […] La industria de la imitación se ha aprovechado de un vacío legal europeo para secuestrar estas poderosas denominaciones comunes a su favor".

Esto es del día de hoy.

Continúo: "[…] Si un producto dice ser diferente de otro, debe tener su propio nombre o denominación. […].[…] Para finalizar, constatan que 'esto no es una lucha contra, sino un llamado al reconocimiento y respeto legítimo del trabajo de millones de agricultores y trabajadores del sector ganadero europeo. […] ".

Hacemos nuestras las palabras de estas organizaciones y reiteramos que esto no es una medida "en contra de", pero sí "en defensa de" las producciones cárnicas del Uruguay.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Con este artículo 281 damos por concluida la presentación de los artículos que el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca ha incluido en la ley de presupuesto.

SEÑOR REPRESENTANTE COSSIA (Gastón).- Quiero agradecer la presencia de las autoridades del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y destacar la calidad de la información y el abordaje que se ha hecho con respecto a la propuesta presupuestal.

Naturalmente, sentimos preocupación por esos números que nos han mostrado y por las situaciones que se dan con respecto a los recursos humanos y a los distintos programas, como aquí se ha esbozado. La forma tan gráfica en que se han presentado los datos nos ilustra sobre el enorme desafío que hay por delante.

Quiero referirme, particularmente, a dos temas, a dos títulos de lo que se ha presentado aquí, dejar algunas reflexiones y sugerencias al respecto y, si es posible, satisfacer algunas inquietudes que tenemos.

Concretamente, estoy hablando del capítulo que crea y finaliza el proceso de consolidación de las políticas de tenencia responsable y bienestar animal. Nos congratulamos de esta propuesta; creemos que es un gran compromiso. Felicitamos que el Ministerio haya asumido este enorme desafío, tan necesario para los sistemas productivos y para la convivencia de la ciudadanía en general.

Al respecto, hay definiciones de gobernanza que creo que son adecuadas y que el Ministerio ha sugerido, con respecto a las cuales no tenemos mayores objeciones, pero queremos referirnos a temas que mencionaba el Ministro que hacen a las definiciones que pueden poner en duda lo que hemos aprobado recientemente, tan solo hace un mes. Me refiero a las modificaciones que la LUC introdujo a la Ley Nº 18.471, de protección, bienestar y tenencia de animales; el hecho de que se haya sancionado recientemente puede llevar a confusión.

Estamos de acuerdo con lo que aquí se ha expresado. La terminología técnica es muy importante en estos temas, así como las referencias a la organización internacional de epizootias y su apartado con respecto al control de poblaciones caninas y felinas.

En realidad, toda la Ley Nº 18.471, en su proceso, refiere al concepto de la esterilización. Creo que adecuar lo que en esa modificación aprobamos recientemente, que hacía énfasis en la castración, es una medida pertinente.

Quiero detenerme en esa diferencia, que es técnica, que es sutil, pero que me interesa reforzar.

Cuando hablamos de castración y de esterilización en poblaciones caninas o felinas no nos estamos refiriendo a lo mismo. La castración implica la gonadectomía. Eso es lo que hacemos en perros y gatos. Esa fue una función que históricamente tuvo la Comisión Nacional de Zoonosis. Ahora, por ley, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, a través del Instituto de Bienestar Animal, organismo desconcentrado, deberá implementar este programa nacional. Por primera vez un programa nacional llevará adelante esta práctica.

La gonadectomía, que implica sacar los órganos reproductivos del macho y de la hembra, no es sinónimo de esterilización. Existen varios métodos de esterilización, como la esterilización química y la esterilización quirúrgica. Dentro de la esterilización quirúrgica está la salpingectomía, la vasectomía, la deferectomía, que son procedimientos que no se utilizan en estas especies de caninos y felinos. Los programas públicos que tenemos en Uruguay y que ha llevado adelante la Comisión Nacional de Zoonosis concentran su accionar en la esterilización quirúrgica mediante la técnica de gonadectomía.

Naturalmente, legislar con una terminología tan extensa es bastante complejo. Los veterinarios que nos dedicamos a pequeños animales cuando nos referimos a esto decimos que vamos a castrar a un perro o a una perra, que vamos a castrar a un gato o a una gata, pero lo correcto sería decir que vamos a proceder a la esterilización quirúrgica mediante la técnica de gonadectomía, es decir, sacar los ovarios o sacar los testículos, ovariohisterectomía u orquiectomía.

Quería dejar asentado esto porque puede dar lugar a malas interpretaciones.

La esterilización mediante procedimientos químicos aún está en etapa de investigación, pero más adelante puede ser una iniciativa alentadora, sobre todo la que se basa en los procedimientos inmunocontraceptivos, la vacunación que despierta anticuerpos y puede ser utilizada como una esterilización permanente.

Tendremos mucho que estudiar con respecto a esto, pero sucede lo mismo que con los temas que hacen a la identificación. La Ley Nº 18.471 establece la necesidad de identificar a los animales y no nos dice cómo, pero por reglamentación ya hemos decidido que el microchip es lo más adecuado. Entiendo que en este caso es conveniente la modificación; es decir, vamos a poner en la ley que estamos exigiendo a todo tenedor de animales de compañía identificar y esterilizar a su animal de compañía. Eso es una premisa que incorpora la ley de urgente consideración y que luego se podrá reglamentar.

Sugiero la modificación del artículo 381 de la Ley Nº 19.889 -ley de urgente consideración-, que en uno de sus literales establece: "Cumplir con las normas de identificación y castraciones de acuerdo al Programa Nacional de Castraciones", porque estaría acorde con la modificación que estamos haciendo ahora en esos términos. El término "castraciones" no sería el ideal; eso quedó sin modificar en este texto que se nos sugiere.

Con respecto a los centros de castración que se proponían y que ahora pasan a ser centros de control reproductivo, quiero destacar el enfoque que se hace del tema en cuanto a trabajar con la Comisión Nacional de Zoonosis. El concepto "una sola salud" -hoy veía que el Instituto Pasteur ha hecho una gran campaña de difusión y, por suerte, nuestros científicos han hecho un abordaje integral en lo que respecta a la pandemia- todavía no ha sido aterrizado en el terreno. Y aquí estamos proponiendo algo muy interesante: me refiero a que el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, a través del Instituto Nacional de Bienestar Animal, trabaje en coordinación con la Comisión Nacional de Zoonosis.

Entonces, la sugerencia es que esos centros de control reproductivo puedan incluir el concepto "una sola salud" y que puedan transformarse en ese enclave en el que la Comisión Nacional de Zoonosis pueda trabajar en la prevención de las enfermedades zoonóticas -eso es lo que estamos necesitando-: leishmaniasis, rabia y demás. Eso también nos ayudará a ampliar las competencias de esos centros en el trabajo conjunto con Zoonosis, que creo es muy importante y es una innovación que quiero felicitar especialmente.

Por último, quiero destacar el artículo 265 relativo a bienestar animal. Realmente, quiero felicitar lo allí establecido, que para mí es muy importante. En la modificación que se hizo de la Ley de Rendición de Cuentas del año 2017 se establecían cambios en el Código Rural. Concretamente, se determinaba que los servicios ganaderos iban a poder proceder al sacrificio sanitario de todos los animales abandonados en la vía pública.

En aquel momento, hicimos un alegato muy fuerte en contra de esa medida. La solución que hoy se propone a la problemática de los animales que están abandonados en las vías públicas es muy buena. La posibilidad de que los servicios ganaderos tengan la opción de vender esos animales o de donarlos a instituciones con fines solidarios o con otros fines, que no tienen por qué ser de lucro, es una solución muy buena, dejando la alternativa de que si esos animales tienen algún problema de trazabilidad o sanitario puedan ser sometidos a las medidas sanitarias adecuadas.

Esto era lo que quería manifestar en mi intervención, además de felicitarlos y agradecerles por su comparecencia.

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- Agradezco a la delegación por su presentación. Cada una tiene modalidades de trabajo distintas. En este caso, ya se hicieron las consideraciones con respecto al articulado.

Me voy a referir a dos artículos que no fueron mencionados.

Tengo que hacer una confesión, señor presidente: estoy un poco enojada. Entonces, voy a empezar por el tema que no me enoja para tratar de hacer esta intervención con el mayor respeto.

Hay dos artículos que están en la Sección VII, "Recursos", a los que no se hizo referencia por parte del Ministerio. Me refiero a los artículos 612, que está vinculado con la rebaja de aportes patronales de los empresarios rurales, y al artículo 626, que propone la disminución de la valuación de los inmuebles rurales para el impuesto al patrimonio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero asumir la culpa de la Mesa porque cuando invitamos al Ministerio no incluimos esos dos artículos, y quizás esa sea la causa de la omisión en la presentación. Asumimos la responsabilidad del problema.

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- Perfecto; simplemente considero que hacen a la temática y por eso quería señalarlos y plantearlos como una preocupación.

En segundo lugar, entiendo que se retira el artículo vinculado con la Dirección de Desarrollo Rural. No integro la Comisión vinculada con los temas del agro, pero me parece que es un tema sustantivo. Desde mi anterior actividad, trabajé muchísimo con las mesas de desarrollo rural a lo largo y ancho del país, con un carácter interinstitucional, que es una de las cosas que plantea el Mensaje. Cuando se habla de qué se pretende, uno de los objetivos -más allá de que se haya retirado el artículo- tiene que ver con cómo trabajar en el tema del desarrollo rural de una manera interinstitucional. Creo que hay una experiencia muy importante, sobre todo vinculada con los emprendimientos familiares. El Ministerio de Desarrollo Social tenía un área de ruralidad que trabajó mucho con este sector y, además, se vinculó mucho con el tema de las compras públicas y con el Sinae; o sea, fue un círculo muy importante; fíjese cuánta interinstitucionalidad al mismo tiempo vinculada con el apoyo a los emprendimientos familiares. Por lo tanto, quizás, el día en que se discuta en la Comisión, simplemente como una diputada más, me acercaré por la experiencia que tuvimos y, a su vez, por la participación de los responsables de Desarrollo Rural en las mesas interinstitucionales. Ustedes saben que cada una de las mesas interinstitucionales en todo el país tuvo características diferentes y aquí estaba la educación, la salud, el batallón y el jefe de policía. Entonces, me parece que es de suma importancia el análisis de este tema por fuera de un decreto que me parecía que desjerarquizaba a la Dirección de Desarrollo Rural en tanto política.

El otro tema que quiero plantear es la preocupación respecto a cómo el ministro comenzó la intervención, que está vinculada con el tema de los funcionarios del Ministerio de Ganadería. O sea, según los datos, más del 50% de los funcionarios presupuestados tienen causal jubilatoria. Además, cuando se trató la Ley de Urgente Consideración, nosotros recibimos a los trabajadores, que obviamente tenían una enorme preocupación, porque esto de la causal jubilatoria está asociado después con cómo se van a cubrir las vacantes, que será una de cada tres.

Por lo tanto, entiendo el tema de reformular, de reestructurar, pero creo que ahí hay que analizar con tranquilidad que los funcionarios den para cumplir las competencias que el Ministerio tiene. Esto fue planteado de una manera general; fue al inicio de la intervención y, más allá de la suavidad con la que fue planteado, tiene que ser para todos nosotros de preocupación.

Por último, quiero referirme a los artículos 273, 274 y siguientes, que son los vinculados con la Unidad Agroalimentaria Metropolitana. Tanto en el artículo 273, que es la argumentación de por qué se hace el cambio... Esto voy a decirlo como lo siento: a mí me parece que estos artículos, tanto en forma, como en contenido, no deberían estar ni en este proyecto de ley de presupuesto ni en ningún otro lugar. ¿Por qué digo "en forma"? Digo "en forma"

porque ni siquiera la palabra adecuada sería "inconsulta", sino falta de diálogo en relación a aquellos que vienen desde hace treinta años trabajando en este proyecto. Este proyecto no es de un día. El proyecto de la Unidad Agroalimentaria arranca, primero que nada, con una decisión muy importante escrita en el Plan Estratégico del departamento de Montevideo en los años 1993-1994, con una definición de la necesidad del traslado del Mercado Modelo de sus actuales instalaciones, con un proyecto que es mucho más grande. Por otro lado, todo el mundo esperaba que la concesión, que cayó en 1991, finalizara antes, quizás diez años antes. Finalmente, la concesión cayó en 1991. La Intendencia de Montevideo se hizo cargo del Mercado Modelo y comenzaron las primeras conversaciones por el tema del traslado. En el año 1998, comenzaron las compras de tierras. En el año 2000, se creó el Departamento de Desarrollo Económico, cuyo principal cometido era el traslado del Mercado Modelo. Mi amigo el diputado Viviano ha vivido conmigo todas estas vicisitudes, o sea que puede dar fe de que no estoy mintiendo.

En el año 1995, se produjo el incendio del Mercado Modelo. En ese momento, me tocó ser parte de la solución porque integré durante diez años el equipo del arquitecto Mariano Arana. Estábamos acercándonos a fin de año y, por lo tanto, podrían haber reventado los precios de las frutas y las verduras antes de las fiestas, y la Intendencia de Montevideo logró, con todo el equipo, que en cuarenta y ocho horas se restableciera el funcionamiento del Mercado Modelo y que la población -que es lo más importante, porque estamos hablando del lugar donde se forma el precio de la producción hortifrutícola- no sintiera que había habido un incendio, que no se viera afectada por eso. A las cuarenta y ocho horas, el Mercado Modelo estaba funcionando nuevamente.

La Comisión Administradora del Mercado Modelo es una comisión delegada que, obviamente, tiene integración y representación de los productores, de los comerciantes minoristas, de los mayoristas; o sea que aquí, en el encuentro o en el desencuentro, hay diálogos permanentes. Y de esos encuentros y desencuentros también podemos dar cuenta cuando comenzó la primera idea, allá por el año 2000, de la creación de esta gran Unidad, que por la crisis que tuvimos en 2002 tuvo que verse postergada. Recién tuvimos la primera propuesta de ley enviada al Parlamento para la creación de la Unidad Agroalimentaria de Montevideo -después pasó a ser Metropolitana- a mediados de 2010, y se discutió durante prácticamente toda mi gestión como intendenta. Y en esos momentos terminamos un proceso muy dificultoso, que fue el de las expropiaciones, para llevar a cabo esta Unidad, porque tampoco queríamos que se vieran afectados otros emprendimientos productivos que hay en la zona, como la tripería. Lo recuerdo porque nos llevó mucho trabajo culminar ese proceso con todas las garantías para la inocuidad, o sea, para mantener el estándar.

Es decir, acá podemos hablar no solamente de los US$ 90.000.000 invertidos; acá hay invertidas horas y horas de trabajo de muchísima gente, pensando en la producción hortifrutícola de este país, en que ese lugar es donde se forma el precio y en cómo tener las mejores condiciones para hacerlo.

También tuvimos que tener en cuenta a los productores del entorno de la Unidad -vuelvo a mirar al señor diputado Viviano porque no podía dar un paso sin tenerlos a él y el actual senador Jorge Gandini detrás de mí-, quienes

estaban preocupados por la forma en que se iban a ver afectados. Esto implicó contratar a CPA para un estudio del impacto social que fuera externo, es decir, que quienes realizaran el estudio pudieran realmente tener toda la libertad para decir cómo esto iba a afectar a los productores.

Defensa Agraria de Paso de la Arena, donde están los paperos, fue nuestro lugar predilecto de reunión, Allí intercambiamos cantidad de veces y por muchísimas horas para llegar a concretar "amasando" -como me gusta decir- la Unidad Agroalimentaria Metropolitana. En 2011, esta Casa firmó la primera ley, que luego fue modificada en 2018.

Entonces, aquí hay temas vinculados con la competencia, con una visión estratégica consensuada, que no quiere decir que no haya discusiones con uno y con otros; también, hubo una audiencia pública. Podemos dar ejemplos variados de todo lo que implicó esta concreción, que se va a inaugurar dentro de un par de meses.

Por lo tanto, no me parece que ni en forma ni en contenido sean adecuados estos artículos planteados en la ley de presupuesto.

Además de todo eso, hay inconsistencias, porque se modifican algunos artículos, pero otros que hacen a las competencias de la Intendencia siguen intactos en la propuesta que viene. Esto es tan así que el artículo 3º de la Ley N° 19.720 vigente -que no se elimina- dice: "Para el cumplimiento de sus cometidos la Unidad Agroalimentaria Metropolitana tendrá las siguientes atribuciones: A) Administrar, con las más amplias facultades, los predios que determine el Gobierno Departamental de Montevideo, con el régimen jurídico que este defina".

Eso se mantiene intacto.

El artículo 11, que también se mantiene intacto, dice: "Serán recursos de la Unidad de la Unidad Agroalimentaria Metropolitana: […] E) Las transferencias que le efectúe la Intendencia de Montevideo que sean requeridas y justificadas para nuevas instalaciones, capital de trabajo o asesoramiento técnico, o que se destinen al pago del derecho de entrada de los operadores titulares de permiso de uso de espacio en el Mercado Modelo".

Más adelante dice: "G) Los derechos que sobre los predios indicados en el literal A) del artículo 3º, le otorgue el Gobierno Departamental de Montevideo".

Por lo tanto, solicitaría que todos los artículos vinculados a la Unidad Agroalimentaria Metropolitana fueran retirados, así como se retiró el de desarrollo rural.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ REY (Bettiana).- Me sumo a la bienvenida a la delegación.

Quiero decir que es muy valiosa la información y esta instancia para poder aclarar algunos aspectos que estamos analizando en el tratamiento de este presupuesto nacional.

En primer lugar, vamos a hacer algunas consultas sobre la asignación presupuestal que viene en la propuesta de proyecto de presupuesto, precisamente, porque nos genera algunas incertidumbres. Sabemos que el

Ministerio está afectado por el Decreto N° 90/2020, y eso seguramente implica un impacto en la plantilla de trabajo y en el llenado de vacantes. Como decía la señora diputada Olivera, esta situación nos genera una gran preocupación, precisamente, a partir del planteo de los trabajadores y cuando analizamos cómo se compone el funcionariado y, sobre todo, el presupuestado del Ministerio. Sabemos que el no llenado de vacantes puede llegar a tener determinados impactos en el funcionamiento, pues se está hablando de casi la mitad de los funcionarios del Ministerio. Me gustaría saber qué percepción tienen sobre esto.

Además, el artículo 7º del Decreto N° 90/2020 -que en esta propuesta presupuestal queda expresado en el articulado- faculta al Poder Ejecutivo a fijar ciertos topes de ejecución cuando no haya cumplimiento de determinadas metas. Nosotros hemos venido diciendo a cada una de las delegaciones que esto nos genera la idea de que se está otorgando una gran discrecionalidad al Poder Ejecutivo, ya que nosotros estamos aprobando determinados créditos que tampoco tenemos la certeza de que puedan ser ejecutados.

Con respecto a la asignación presupuestal, me gustaría que la delegación nos aclarara algunas dudas puntuales. Vemos que hay una reducción importante, sobre todo, en la distribución de la asignación presupuestal dentro del total de gastos de funcionamiento y, además, en el total de inversiones. El dato que teníamos era que, en el último año del ejercicio anterior, se había asignado a gastos de funcionamiento $ 1.399.000.000. Ahí hay una reducción, y había habido una ejecución grande. El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca tiene altos niveles de ejecución de sus asignaciones presupuestales y por eso nos encienden algunas alarmas lo que viene planteado aquí. Con respecto a esto, me gustaría saber específicamente cuál es la explicación del aumento que se registra por el concepto de restos de gastos en lo que sería el gasto de funcionamiento. Además, cuál es el motivo de la reducción dentro de los gastos previstos para inversiones en laboratorios en 2022 -en 2023 hay un pequeño aumento- de $ 9.000.000. Quisiera que se nos diera una explicación de esta reducción, porque también vemos que en lo que se prevé para los subsidios que gestiona el Ministerio hay una caída importante en el previsto para el INIA.

Estas eran las preguntas que quería hacer con respecto a la reducción de gastos, a cuáles serían las áreas que se estarían afectando y qué previsiones tiene el equipo del Ministerio para resolver esto.

SEÑOR REPRESENTANTE OSORIO LIMA (Marne).- Quiero dar la bienvenida al señor ministro, al señor subsecretario y a toda la delegación del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Agradecemos mucho la presentación del Inciso que corresponde a esa Secretaría de Estado. Varios de los contenidos son muy importantes. Quiero solamente mencionar, porque ya fue expresado por un diputado que me antecedió en el uso de la palabra, lo importante que es el abordaje que se está haciendo en materia de bienestar animal. || Lo decimos porque entendemos que este es un tema pendiente, aunque no porque no se haya trabajado en él; inclusive, en el período pasado nosotros trabajamos en la Cotryba en representación del Congreso de Intendentes. Se hicieron muchos esfuerzos, pero debemos reconocer que los resultados no fueron los esperados.

Seguramente, fue una experiencia que dio lugar a innovar, tratando de generar nuevos instrumentos en la gestión de las políticas públicas relativas al bienestar animal. Lo cierto es que el abordaje que se está haciendo es muy inteligente.

Otro elemento muy importante que está en el articulado es la promoción del uso de la madera con fines constructivos y de mobiliario

En este país, que ha tenido un desarrollo maderero forestal tan importante en los últimos tiempos, existe un sector bastante desconocido: la producción de madera maciza. Tenemos industrias muy importantes en el país, muchas de ellas nacionales, que generan madera de excelente calidad y que en el mundo compiten con las maderas subtropicales. Si bien tienen un proceso de manufactura muy acotado, generan mucha mano de obra desde su manejo en los montes hasta la industria. Seguramente, esa cadena de producción y de industrialización hoy está en condiciones de dar varios pasos más hacia adelante en el proceso de la manufactura de la madera. Inclusive, esto puede llegar a fortalecer mucho las políticas públicas de vivienda. Han sido muy pocos los avances que hemos tenido en materia de construcción con madera a pesar de que en el mundo su desarrollo está muy avanzado.

Por último, me quiero referir al articulado sobre la UAM, Unidad Agroalimentaria Metropolitana o de Montevideo. Entiendo perfectamente las expresiones de la señora diputada Ana Olivera; sé que este asunto formó parte de su gestión porque coincidimos en el Congreso de Intendentes.

Debemos reconocer que este es un proyecto largamente trabajado, que procura poner innovación y nuevas metodologías en la gestión y corregir urbanísticamente algunas problemáticas que se han generado.

Me parece que la discusión no debe ser sobre la pertinencia de que el gobierno departamental de Montevideo tenga competencia en la materia. Debemos considerar dos aspectos. El primero, es la situación general del país en cuanto a la producción granjera.

En los últimos años hemos vivido un proceso de decadencia del sector granjero. Los sucesivos censos agropecuarios demuestran que se han ido del campo, que han abandonado la producción granjera, entre uno y tres productores por día. Eso ha sucedido en forma sostenida.

Si miramos cómo está distribuida la producción de la granja, veremos que hoy el 80% está concentrado en el 15% de los productores. Eso da cuenta de que los más chiquitos no están logrando sobrevivir y están abandonando el sector. Además, actualmente, el 80% de la producción granjera se da en los dieciocho departamentos del interior del país y el 60% del consumo de esa producción en el mercado interno se da en los departamentos del interior del país.

Entonces, debemos preguntarnos: ¿no podremos aprovechar este proyecto potente que ha venido desarrollando el gobierno departamental de Montevideo para transformarlo en una iniciativa de rango nacional, que sirva como instrumento para promover la producción granjera?

Aclaro que no quiero especular si ese proyecto va a condicionar la sobrevivencia de los pequeños productores o si el funcionamiento logístico

moderno previsto está adecuado al transporte que tiene nuestra granja. Creo que lo que debemos tener en cuenta es que el país está pidiendo a gritos políticas públicas potentes para atender y promover la granja.

Hoy, en Montevideo tenemos un proyecto que es una gran oportunidad, pero que debe tener una gobernanza. Digo esto porque los precios se deben fijar desde una gobernanza muy plural.

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- ¿Cuál es el motivo de esa medida? Fíjense que no solamente se cambia la gobernanza y el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca pasa a tenerla toda, sino que se excluye a la Intendencia de Montevideo. Realmente, no tiene calificativo lo que se hace; me propuse no calificar.

SEÑOR REPRESENTANTE OSORIO LIMA (Marne).-Yo no mencioné en ningún momento excluir a nadie. Por el contrario, creo que lo que no podemos permitir es que se excluya a alguien. Tampoco podemos dejar de reconocer la importancia que tiene Montevideo en la logística que se debe implementar para el sector.

En mi humilde opinión, no debemos realizar un abordaje de exclusión, sino de inclusión, que garantice que estemos representados todos los que de alguna manera tenemos que ver con la construcción de las políticas públicas para promover la granja.

Tal vez haya que analizar la forma de que el articulado del proyecto de presupuesto concilie la sumatoria de actores que deben formar parte de las próximas políticas públicas relativas a la granja. Es indudable que el ex Mercado Modelo, la actual Unión Agroalimentaria Metropolitana o de Montevideo, es un actor fundamental en el proceso de comercialización que tiene todo el sector para el país e, inclusive, para la región.

Estas son las reflexiones que quería compartir.

Para terminar, reitero que si asumimos que la granja viene teniendo una evolución nefasta, que somos un país por excelencia agroexportador y que este sector no ha sido atendido porque las políticas públicas no alcanzaron los objetivos, nos daremos cuenta de que tenemos que cambiar la forma de hacer las cosas.

SEÑOR REPRESENTANTE SÁNCHEZ (Alejandro).- Me sumo a la bienvenida al señor ministro y a las autoridades del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Les agradecemos por la información que nos han brindado y que vamos a ir profundizando en el transcurso de esta sesión

Ya se hicieron varias preguntas; yo quiero recalar en algunas.

En primer lugar, quiero reconocer -porque nobleza obliga; inclusive, lo hice fuera de la versión taquigráfica- la decisión del señor ministro de no bajar el rango de la Unidad de Desarrollo Rural. Se trata de una dirección nacional, que gestiona cuarenta mesas de desarrollo en el país y que involucra a más de cuatrocientas organizaciones que tienen que ver con el sector agropecuario -particularmente, con los pequeños y medianos productores- y que ha hecho un gran trabajo en varias áreas. Precisamente, este punto era uno de los que nos generaba visiones negativas sobre el proyecto. Así que quiero hacer este reconocimiento. El ministro ha anunciado que retira esto. || Es una buena

noticia para aquellos que pensamos que las políticas de desarrollo son necesarias porque hay que potenciar la producción agropecuaria, pero no hay que olvidarse qué es lo que pasa con la gente. Todos sabemos que no existe la facultad de productores agropecuarios y, por tanto, es importante contar con políticas fuertes y sólidas para la producción familiar.

Amén de ello -independientemente de la supresión de uno de los cargos que estaban, que van a financiar el cargo que se va a crear de confianza en el Instituto Nacional de Bienestar Animal- va a sufrir un recorte importante desde el punto de vista presupuestal; esta área tiene un recorte del 46 %. Habrá que ver cómo se hace para mantener un conjunto de políticas en esa área, que es el otro componente que está en el planillado. Repito: se trata de una de las divisiones del Ministerio que más recorte tiene.

Me parece importante contar con más información de parte de las autoridades del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca con respecto a los artículos 612 y 626, sobre todo en el marco en que estamos discutiendo este presupuesto y en el paraguas en que está instalado.

El artículo 612 habla de una reducción de los aportes patronales de los contratistas rurales y el artículo 626 está relacionado con la valuación de los inmuebles rurales.

Quería preguntar sobre el impacto que puede tener -aunque no me queda claro, lo quiero confesar, es algo que estamos analizando, no hemos llegado a profundizar aún- el artículo 64 en el Instituto Nacional de Colonización. El artículo 64 establece que todos los Incisos del presupuesto nacional, los servicios descentralizados y los entes autónomos, deben hacer una evaluación de cuáles son los bienes inmuebles de su propiedad que pueden ser prescindibles para su función. Esa información irá a Presidencia de la República, la que establecerá una lista de cuáles serían los bienes inmuebles que deberían ser enajenados porque son prescindentes y, del producido de esa venta, solo el 25% permanecería en el Inciso correspondiente.

¿Qué sucede con algunas propiedades del Instituto Nacional de Colonización? ¿O por el marco especial de la ley de colonización no estarían siendo afectadas? El Instituto puede tener, por ejemplo, tierras que no sean necesarias. En su momento tuvo una parte de alguna franja del Cabo Polonio que, naturalmente, no es para los fines del Instituto porque ahí no se puede plantar. Por tanto, enajenarla implica la posibilidad de poder comprar tierras por el Instituto. ¿Cuál sería el impacto de este artículo? Además, tiene otro impacto indirecto porque está derogando algunas otras disposiciones que establecían que algunos bienes, propiedad de otros organismos del Estado que fueran de carácter rural y que sirvieran para el Instituto Nacional de Colonización, tenían que traspasarse al Instituto. En este caso, lo que va a suceder es que puede haber propiedades de los ministerios que no sean necesarias para sus fines, por ejemplo, una propiedad rural, que la terminarán vendiendo y el Instituto no tendrá la posibilidad de acceder a esos bienes. Acá, de alguna manera, se le quita una fuente al Instituto Nacional de Colonización, y quería preguntarle a las autoridades del Ministerio qué es lo que piensan al respecto.

Más allá de que el Instituto está en el Inciso Subsidios y Subvenciones, naturalmente tiene un impacto directo sobre el área de incidencia del Ministerio

de Ganadería, Agricultura y Pesca y, además, hay una reducción significativa de la partida para el Instituto, de unos $ 1.047.000.000. Con lo cual, si se le suma la imposibilidad de recibir predios que puedan ser propiedad del Estado en sectores rurales, si solo se puede quedar con el 25% de algún otro predio o bien inmueble que venda, y además hay un recorte del orden de $ 1.000.000.000 para la compra de tierras, pareciera ser que el Instituto va a tener grandes dificultades para cumplir con sus fines de repartir tierras entre los aspirantes a colonos, porque se queda sin recursos. Esa es una pregunta concreta que tiene que ver con el Instituto Nacional de Colonización.

Hay un aspecto que lo ha planteado muy bien mi compañera de bancada, Ana Olivera, y ahora el diputado Marne Osorio hacía referencia a la necesidad de políticas públicas para la granja. Sin lugar a dudas, es necesario, y esa es una competencia que tiene el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca: tener políticas públicas hacia la granja. Pero en todo caso, no es en la UAM, sino que lo que hay que hacer es lo que se estableció en la LUC, y quería preguntar sobre ello. ¿Qué proyecciones tiene el Ministerio con respecto a la creación del Instituto Nacional de la Granja? Porque es el que debe atender la situación de nuestros granjeros, las posibilidades que tienen de colocación de su producción, particularmente, lo que tiene que ver con el descarte de producción que muchas veces ocasiona dificultades. Lo que no se puede colocar en la góndola hay que ponerlo en la industria y los granjeros uruguayos han tenido enormes dificultades por los productos importados. Algunos procesos industrializadores de la producción de la granja se han visto perjudicados. Hemos visto varios *Tetra Pak* de salsas de tomate en Uruguay que dicen industria uruguaya y tienen cero gota de tomate de nuestro país; eso también pasa con las mermeladas y con otros productos. Allí existieron mecanismos como, por ejemplo, el IVA en suspenso que permitía generar una ecuación donde el descarte de la producción de la granja tenía una boca de salida y no se tiraba. Muchos legisladores que están acá se reúnen con granjeros y lo saben; no tienen más remedio que tirar productos porque no logran colocarlos.

Cuando se retiró el IVA en suspenso, esos recursos fueron a la Digegra, lo que ocasionó un problema. Muchas veces la producción granjera no compite con la importación. Además, si importo a granel es más fácil que organizarme para recibir de los productores, con todos los problemas que conlleva producir al aire libre. Esa es una dificultad.

En su momento, en la discusión de la LUC, planteé -lo hablé con legisladores de todas las bancadas- que se reinstalara nuevamente el IVA en suspenso, generando mecanismos para que los granjeros pudieran colocar su producción en otros mercados. Todo lo que ha planteado el diputado Osorio va en ese sentido y hay que apoyarlo.

El gran tema es que las competencias para regular los mercados mayoristas de frutas y verduras están establecidas para los gobiernos departamentales por la Ley Nº 9.515. De hecho, hay varios mercados: existe el Mercado Modelo desde hace muchos años, hay un mercado en Salto que se acaba de inaugurar. Existen otros mercados en otros departamentos porque es una competencia departamental, y no del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, que no tiene sustento legal para ocuparse de estas situaciones. Quienes se ocupan de esto son los gobiernos departamentales, salvo que las

autoridades del Ministerio digan expresamente que se quieren ocupar de todas ellas. De lo contrario, estaríamos en presencia de una situación compleja, donde hay un Ministerio que quiere hacerse cargo de una competencia que no tiene legalmente, pero solo en un departamento y no en el resto.

Lo que tendríamos que estar discutiendo aquí en el articulado es el traslado de la competencia que le otorga la Ley Orgánica Municipal a todas las intendencias, al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, que se va a hacer cargo de todos los mercados de frutas y verduras que existen en el país, que son varios.

Naturalmente, el de Montevideo es muy grande, porque es donde reside casi la mitad de la población. Además, por supuesto es el que consume aproximadamente el 60% de la producción; por eso tiene un tamaño de esa naturaleza. Pero existen otros; podría haber otro en Canelones, así como existen en otros departamentos pequeños mercados de esa naturaleza.

Aquí se ha ido por un camino que es distinto y que tiene que ver, justamente, con la controversia que se ha generado. Yo no voy a ingresar más en el tratamiento del asunto, porque muy bien lo han hecho mis compañeros, pero me parece que acá está el fondo del asunto, señor presidente, salvo que las autoridades nos digan -no lo hicieron en el articulado de este presupuesto quinquenal- que quieren que el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca tome esta competencia. Entonces, estaría tomando esta competencia y quitándosela a todas las intendencias departamentales del país, modificando las dos leyes: la de creación del Ministerio de Ganadería y la ley de las intendencias municipales, que es la que les otorga esta competencia. Inclusive, tiene que ver con las zonas de exclusión y naturalmente que esas zonas de exclusión que se pueden generar son competencias departamentales.

De hecho, más allá del nombre de la Unidad Agroalimentaria -que era la Unidad Agroalimentaria de Montevideo y que en la discusión de la comisión respectiva de la Cámara de Representantes en que se trató, a propuesta del diputado Daniel Radío, pasó a llamarse "Metropolitana"-, porque en realidad estamos discutiendo sobre la UAM y esa "M" significa Metropolitana porque hubo un legislador que dijo -y lo entendió así el resto de la Comisión que estuvo tratando este tema- que era bueno ponerle "Metropolitana" aunque fuera de Montevideo, con el sentido de pensar en el área metropolitana, más allá de las fronteras y de cierta coordinación, pero no porque sus competencias trasciendan las fronteras de Montevideo. No trascienden las fronteras capitalinas las competencias que están allí; son competencias de la Intendencia de Montevideo y está justamente ubicado dentro del territorio de Montevideo.

Me parece que este es un tema que merece tratarse en profundidad. Si lo que se plantea es la necesidad de aportar políticas y recursos -para lo cual yo estoy dispuesto a trabajar, señor presidente y señor ministro- y trabajar en políticas de promoción de la granja, no es el camino el de la UAM; el camino es fortalecer la institucionalidad que se creó en la LUC. Esa ley, que por supuesto tiene un plazo para presentarse, es el Instituto Nacional de la Granja, con todas las competencias que tiene y donde el Ministerio sí tiene que actuar, porque actuará en todo el territorio nacional. Es allí donde hay que fortalecer con políticas concretas de ayuda a los productores.

Me parece que este es un tema muy importante y nosotros consideramos que estos artículos deberían ser retirados de la discusión del presupuesto. En todo caso, el debate sobre la promoción de la actividad de la granja se puede dar perfectamente en otras comisiones del parlamento, para debatir en profundidad qué herramientas, qué instrumentos y qué políticas públicas hay que tener para atender la situación de los granjeros del país. Esto se puede hacer en las comisiones especializadas de la Cámara, pero no con este proceso ni de la manera en que ha ingresado. Además, el articulado hace algunas modificaciones de la ley, pero no otras, lo cual denota varias dificultades desde el punto de vista de la técnica legislativa.

Creo que sería importante profundizar en el tema, independientemente de, por así decirlo, la confrontación política que se ha dado a partir de la llegada de estos artículos, más allá de eso. Si lo que se quiere es discutir en profundidad políticas públicas para atender un sector que todos sabemos que es muy importante para la soberanía alimentaria y para la seguridad alimentaria de nuestro país, entre otras cosas, lo que tenemos que hacer es discutirlo en las comisiones correspondientes, con los mayores consensos políticos y fortaleciendo la institucionalidad que tenemos que fortalecer, con herramientas y con políticas que efectivamente sean las que están necesitando hoy esos productores. Creo que una de ellas es la del IVA en suspenso que, por supuesto, el Parlamento no tiene iniciativa para llevarla adelante. Por eso es importante la opinión del señor ministro en ese sentido.

SEÑORA REPRESENTANTE GALÁN (Lilián).- En realidad, mis preguntas van a ser muy concretas.

En la presentación, el señor ministro hablaba del Censo General Agropecuario. Queríamos saber si está presupuestado y con qué monto.

Otra cosa que queremos conocer tiene que ver con el Plan Nacional de Agroecología -en el que se trabajó mucho durante el período pasado conjuntamente con muchas organizaciones sociales-, que hace no solamente a la soberanía y a la seguridad alimentarias sino también a una producción de mercado muy importante para Uruguay y para un sector de la producción sobre el que acá se ha expresado mucha preocupación, que es el sector granjero especialmente. Este año existió mucha preocupación sobre si se iba o no a reglamentar la ley.

Por otra parte, en el artículo 258 del proyecto de ley se crea el Fondo Agropecuario de Emergencias, cuya titularidad la tendrá el Ministerio. En la última oración dice: "[…] podrá destinarse a atender las actividades relacionadas con la promoción de seguros agrícolas". No entendemos cómo compagina los seguros un Fondo Agropecuario de Emergencias, porque imagino que dicho plan se pone en funcionamiento que cuando hay una emergencia agropecuaria, por como está redactado el artículo. Entonces, ¿cómo podrá promocionar los seguros agrícolas antes de la emergencia agropecuaria? ¿Cómo van a instrumentar la inclusión de los seguros, si el Fondo solo se habilita cuando está declarada la emergencia?

Por otra parte, voy a referirme al total de remuneraciones del planillado. Allí vemos que hay un rubro que dice "Restos de Gastos", que tiene la cifra de $ 161:000.000 en el año 2020, pero termina en el 2024 con $ 568:000.000. No entendemos qué implicaría el resto de los gastos.

Por ahora, nada más.

Muchas gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE LARZÁBAL NEVES (Nelson).- Muchas gracias por permitirme participar.

Quisiera hacer algunas preguntas muy concretas.

¿Cómo piensa el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca cumplir con lo prometido en el programa de gobierno, con los recortes de recursos humanos en gastos e inversiones que están previstos en este presupuesto? ¿Cómo va a hacer para reactivar los sectores del agro con altos niveles de productividad y calidad que se encuentran en problemas, como la lechería, la granja, el recambio generacional, políticas de género, la población de la campaña y otras propuestas que hay en el programa de gobierno, cuando hay un recorte tan importante, reitero, en recursos humanos, gastos e inversiones?

¿Cómo va a trabajar con la ruralidad toda, con esta reducción de presupuesto? ¿Cómo va a trabajar con la producción familiar y sus organizaciones, cuando se reduce presupuesto en el Instituto Plan Agropecuario, en el INIA, en la DGDR, en el Instituto Nacional de Colonización?

Además, el Fondo de Emergencia se activa cuando hay emergencias. Los seguros tienen que ser permanentes. No entiendo -creo que la señora diputada Galán preguntaba lo mismo- cómo se van a usar esos fondos para los seguros, que son un gasto permanente.

Otra pregunta es cómo se va a financiar la lucha contra la bichera, ya que no encontré en el proyecto nada referido a eso.

Además, quiero hacer una sugerencia. En el artículo 268, donde se habla de "Exoneraciones", creo que habría que exonerar también de la tasa de inscripción a los fertilizantes orgánicos y otros productos de control biológico, vinculados a la producción orgánica y agroecológica. |Como se decía, al principio se utilizan muy bajos volúmenes de estos productos, y cuesta mucho imponerlos, pero el costo de inscripción es relativamente alto; además, hay muchas variaciones entre un producto y otro. Por lo tanto, tendría que haber muchos registros, lo que hasta ahora es inviable; pasa lo mismo con las feromonas. Por eso sugeriría agregar, específicamente, ese tipo de productos que se utilizan en la producción orgánica y agroecológica.

SEÑOR REPRESENTANTE RODRÍGUEZ (Conrado).- Quería aportar un elemento a la discusión, porque me parece que no es menor; creo que puede dar algo de luz al tema.

Si el cometido de la Unidad Agroalimentaria Metropolitana fuera municipal, creo que hay un error en su origen, porque en su ley de creación, la Ley Nº 18.832, de 2011, se establece que es una persona pública no estatal. Entonces, al ser una persona pública no estatal, debe regirse, básicamente, por la normativa del derecho privado, aunque a través de esta figura se pueden incorporar actores privados y públicos. En definitiva, esta Unidad no está dentro de la órbita del Estado porque, como dice su denominación, se trata de una persona pública no estatal.

En lo personal, no conozco a ninguna persona pública no estatal que tenga cometidos municipales; a lo mejor existen, pero yo no las conozco. Por lo tanto, en todo caso, creo que hay un error en el origen del diseño, si es que esta actividad solo puede ser llevada a cabo por los municipios, considerando lo que establecen sus cartas orgánicas o los digestos municipales.

En realidad, yo creo que esta actividad debe estar en la órbita nacional y debe tener en cuenta a todos los actores, obviamente, a la Intendencia de Montevideo, que es el organismo que ha llevado adelante el manejo del Mercado Modelo y la comercialización de los productos de la granja en las últimas tres décadas.

Sin duda, hay que decir claramente que al recoger una estructura jurídica como una persona pública no estatal, creo que queda en evidencia que su cometido es nacional. Con esto no quiero decir que los municipios no tengan que ver con la situación de la salubridad que se maneja alrededor de la comercialización de estos productos, pero quería aportar esa reflexión.

En ese sentido, quería preguntarle al señor ministro cuál es su opinión con respecto a la figura jurídica que se escogió a través de la Ley Nº 18.832, de 2011, para esta Unidad -persona pública no estatal-, y que fue ratificada por la Ley Nº 19.720, de 2018.

SEÑOR REPRESENTANTE AITA MAIDANA (Ubaldo Pascual).- En primer lugar, quiero dar las buenas tardes a la delegación, en particular al señor Ministro, quien siempre ha sido muy diligente ante los requerimientos de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca.

En realidad, este Ministerio ha realizado algunas propuestas que conforman el centro de nuestras preocupaciones, pero una de ellas ha sido retirada. Me refiero al artículo que hacía referencia a la desaparición, en términos de jerarquía institucional, de la Dirección General de Desarrollo Rural (DGDR); sin duda, celebramos que ese artículo se haya retirado. De todas maneras, se trata de una institución, por lo que habrá que ver lo que queda detrás.

En ese sentido, en la introducción el señor ministro habló de un concepto de desarrollo rural, y para nosotros la Dirección General de Desarrollo Rural -que se mantiene- juega un rol fundamental; lo digo en términos de concepción política en cuanto a lo que es el desarrollo rural.

Entonces, necesariamente debemos hacer una pregunta. Sin duda, hubo una clara intención de suprimir esta Dirección General, y por ello queremos saber qué queda del concepto de desarrollo rural que hoy maneja el Ministerio.

Reitero que en la introducción el ministro habló de la necesidad de volcar los bienes públicos en el medio rural, a los efectos de fortalecer la resiliencia del productor rural.

Lo cierto es que nosotros entendemos que sin políticas diferenciadas el desarrollo rural no es posible. En ese sentido, los gobiernos anteriores, en la institucionalidad generada, plasmaron políticas claramente diferenciadas hacia la producción familiar que, con un conjunto de otras políticas públicas -recuerdo, particularmente, las políticas de compras públicas- habían logrado el fortalecimiento del protagonista del desarrollo rural. Por supuesto, no

desconocemos que el desarrollo rural también implica reconocer a otros sujetos, pero la producción familiar juega un rol transcendente en la base alimentaria de nuestra población

Por otro lado, no quiero introducirme en la discusión -ya lo hicieron otros compañeros- sobre la UAM, pero debo decir que en el área metropolitana -fundamentalmente lo que tiene que ver con la producción granjera en Canelones y el área rural de Montevideo- se concentra un altísimo porcentaje de la producción alimentaria del país. En ese sentido, la producción familiar y las políticas diferenciadas son trascendentes

Por lo tanto, lo que quiero saber, concretamente, es cuál es el concepto de desarrollo rural y qué rol juegan la producción familiar y las demás políticas públicas generadas con el objetivo del fortalecimiento de la producción familiar en la concepción que hoy maneja el Ministerio.

Por otro lado, algunos otros elementos que están presentes nos hacen pensar, necesariamente -con una base real en términos de la propuesta presupuestal que tenemos- que esa producción familiar no constituye el centro de esa concepción. Por supuesto, estamos suponiendo, pero podemos deducir, en función de las medidas presupuestales, que es así. Creo que lo más flagrante es la dotación presupuestal para la compra de tierras del Instituto Nacional de Colonización, ya que se le baja a un 10% la disponibilidad que tenía.

Entonces, no hay un fortalecimiento de ese protagonista fundamental del desarrollo rural, que para nosotros es la producción familiar.

Por lo tanto, quisiera saber cómo se justifica esa propuesta presupuestal hacia el Instituto Nacional de Colonización, que reduce su capacidad de incorporación de tierras a su órbita.

Por otro lado, tenemos el antecedente de la Ley de Urgente Consideración, en donde se sacaron de la órbita del Instituto Nacional de Colonización alrededor de 100.000 hectáreas. En ese sentido, nos parece que claramente se abona un concepto de desarrollo rural muy diferente al que se venía manejando.

Por otro lado, todos hablamos de la recuperación económica de nuestro país y se mencionan las figuras de la "V" y la "W", en lo que no se coincide, aunque sí se está de acuerdo en que será sobre las posibilidades que el sector agropecuario plantea, en tanto -he leído algún reportaje realizado al señor subsecretario- la demanda principal del mundo tiene que ver con los alimentos. En eso el Uruguay fija sus posibilidades de recuperación económica y, seguramente, sobre eso estén planteadas las especulaciones en torno al crecimiento económico que prevé este presupuesto.

Nosotros recibimos en la Comisión al presidente y al vicepresidente del INIA, quienes plantearon las dificultades que el presupuesto les significaba. Claramente, parece un poco incongruente que en la medida en que un instituto de investigación -aunque no de extensión- tenga esas dificultades no se le contemple, considerando la importancia que el sector agropecuario tiene para la recuperación económica y para la proyección o para la estabilidad económica del país.

Por otro lado -tal como decía nuestro compañero Larzábal-, también el Instituto Plan Agropecuario planteó las mismas dificultades que ya había representado la aplicación del Decreto Nº 90/020, en términos de no poder sacar una publicación. Ahí sí la tarea fundamental de ese Instituto tiene que ver con la extensión.

Menciono todo esto para preguntar, concretamente -reitero-, cuál es el concepto de desarrollo rural que tiene el Ministerio y cómo se compatibilizan estos créditos presupuestales o esta contemplación presupuestal -para ser más genéricos- a institutos como INIA o el Instituto Plan Agropecuario, en el marco de las posibilidades que tiene el sector agropecuario y de la necesidad que tiene el país de que a ese sector le vaya bien a los efectos de superar esta situación de crisis económica.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- A modo de información -y para que el diputado preopinante también lo sepa-, mencionamos que el INIA pidió ser recibido por esta Comisión y asistirá el viernes 18 a la hora 12 y 30.

SEÑOR REPRESENTANTE VIVIANO (Álvaro).- Quisiera hacer una sola consulta, ya que mis otras preocupaciones han sido planteadas por varios señores legisladores.

Solo quiero una aclaración con respecto al artículo 282, que transfiere al LATU una serie de atribuciones vinculadas con el sistema de unidad de medida y demás. Yo no sé cómo funciona hoy este sistema, pero advierto una cuestión que tiene que ver con el traslado de las facultades, a pesar de que el numeral 5) le quita la fiscalización, ya que en cumplimiento de esta ley el régimen sancionatorio se le otorga al Ministerio de Industria, Energía y Minería.

Adelanté que no sé como funciona hoy este sistema, por lo que me gustaría saber, por un lado, si el Ministerio de Industria, Energía y Minería está facultado o en condiciones de llevar a cabo esta tarea y, por otro -como imagino que esto de algún modo tiene un impacto económico-, si esto ha sido evaluado con el LATU para que no le pueda infringir -eventualmente- un costo en su operativa habitual que distorsione su actividad.

Nada más, señor presidente; esta era la aclaración que quería pedir.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Es un gusto recibir esta delegación encabezada por el señor ministro.

Mis preguntas son puntuales, y esperé a que todos los diputados pudieran formular las suyas para ver si cubrían mis expectativas.

Quisiera saber si el Ministerio tiene una postura en cuanto al decomiso de animales sueltos en la vía pública. A nivel de frontera se complejiza el tema por las enfermedades, y hay una logística muy compleja en la cuarentena de esos animales decomisados, que no pueden ser directamente llevados a faena o comercialización. Quisiera saber si tienen previsto esto, porque en el departamento de Rocha, especialmente en la frontera terrestre, se nos complica la situación por los caballos que entran. Además, detrás de todo eso hay un tema social, ya que en esos lugares el caballo se utiliza mucho para el trabajo. Actualmente, los caballos se decomisan -porque ingresan desde el otro lado de la frontera, donde son mucho más baratos- y habría que flexibilizar o

analizar cómo se identifican y cómo se actúa con las marcas o las señales de esos animales, que en general pertenecen a una persona que no tiene campo y posee uno solo

Por otra parte, teniendo en cuenta lo que sucedió con los proyectos de financiamiento con endeudamiento, con el tema del Banco Mundial y con el proyecto de agua para la producción, quisiera saber si está previsto seguir ese mecanismo de trabajo con parte de endeudamiento y con partidas nacionales como contraparte.

Por otro lado, tal vez haya un problema de redacción cuando se hace referencia al tema de los seguros y a la utilización del Fondo Agropecuario de Emergencias, que este gobierno debió utilizar apenas asumió, por la sequía que se produjo en diferentes departamentos. En la exposición de motivos se utiliza la expresión "seguros agropecuarios", mientras que en el articulado aparece "seguros agrícolas". Quisiera saber si ese es un tema de redacción; creo que vale la pena la aclaración porque ese término modifica bastante.

Por otra parte, teniendo en cuenta que tenemos una pérdida de ocho personas o empresas que por día se van dando de baja del BPS, y que las políticas de desarrollo rural no tuvieron el impacto necesario, yo haría la pregunta inversa: ¿cuál habría sido ese números si no hubieran existido estas políticas de desarrollo rural? Sabemos que el tema es complejo, pero querríamos saber cuánto se detuvo la migración del área rural al área urbana.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se propone pasar a intermedio durante cinco minutos para que el señor ministro pueda ordenar las respuestas.

(Apoyados)

——La Comisión pasa a intermedio durante cinco minutos.

(Es la hora 18 y 9)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 18 y 14)

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Nos hemos repartido los temas a los efectos de responder.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Es un gusto estar en esta instancia de intercambio. Quiero agradecer todos los planteos. Siempre este debate contribuye a generar mejores ideas.

Voy a dar respuesta a todo lo asociado con lo presupuestal.

El primer comentario que quiero hacer es que, como ven en la imagen, tenemos un presupuesto para el total del Inciso sobre la línea base de 2020, que se reduce un 2%. Obviamente, este Inciso está sujeto a una fuerte reestructura o reordenamiento de gastos internos, pero a nivel global más o menos se mantiene, se reduce en ese porcentaje.

En segundo lugar, quiero decir que, como se ve en la presentación, la evolución de los gastos en remuneraciones no se modifican; se reducen muy marginalmente. Hay un reordenamiento en el funcionamiento; se incrementa en forma importante. Recordemos que a este Inciso le ha tocado tener que

financiar al Instituto Nacional de Bienestar Animal, que tiene una tarea ardua por delante; es decir que parte del funcionamiento corresponde a ese Instituto.

El componente inversiones está muy vinculado con la respuesta de desarrollo; hay una reducción de inversiones; una cuota parte está en desarrollo rural, como se había mencionado, pero es importante analizar esto considerando el enfoque de ese desarrollo. Le pido al señor ministro que disculpe si tomo algunos elementos que iba a utilizar en su respuesta.

Para hablar de desarrollo hay que hablar de articulación, como decía la diputada Olivera. Aquí está planteada una articulación fuertísima con otros organismos que están trabajando en desarrollo y en línea con el Ministerio. Un ejemplo es el Mides -que tiene un área de desarrollo rural en la que trabajan doce agrónomos- al que queremos integrarlo al proceso de trabajar en desarrollo en forma articulada.

Otro aspecto que refleja esta coordinación es el artículo 603 de este articulado, que hace referencia a que una cuota parte del Fondo de Desarrollo del Interior tiene que estar aterrizado en proyectos productivos, en donde este Inciso debe tener un rol protagónico en el diseño, con la gente que está en el terreno, con las alcaldías, con las intendencias, con las oficinas de planeamiento y desarrollo de cada intendencia, en la construcción de proyectos que apalanquen desarrollo. Estamos hablando de $ 60.000.000 que va a articular esta oficina de desarrollo

Entonces, estamos viendo una reducción en ciertas inversiones, pero es sustituida con gestión y coordinación. Como este, tenemos otros ejemplos de cómo vamos a encarar esa reducción en inversión.

En cuanto a la pregunta concreta sobre el censo, quiero decir que, como bien se marcaba, está planteado prorrogarlo un año; no está presupuestado acá. |Como ustedes saben, el censo es un gasto extraordinario que se realiza una vez cada diez años. Eso será sujeto a negociación y a discusión con el Ministerio de Economía y Finanzas; lo tenemos en la agenda de trabajo.

Lo que sí estamos haciendo con respecto al censo es abrir la estructura de costos. Hemos analizado, por ejemplo, que un porcentaje importante del costo del censo corresponde a los aparatos para poder levantar la información. Al respecto, estamos tratando de generar alguna alianza para conseguir más barato ese componente que, como decía, representa un porcentaje importante del presupuesto.

No estamos deteniendo las instancias de preparación. Estamos utilizando un financiamiento que ya tenemos del censo, para poder ir preparándolo. Cabe destacar que estamos articulando muchísimo con el INE; vamos a utilizar toda la tecnología asociada al INE.

De manera que estamos trabajando mucho en eso, pero la respuesta concreta es que el costo no está contemplado en este presupuesto y será discutido después.

En cuanto a la agroecología, consideramos que es muy importante, y acá se le está dando una gran relevancia. Hemos discutido el borrador del plan y hemos analizado el presupuesto que puso sobre la mesa el conjunto de personas que trabajó en el tema. El presupuesto era muy importante.

Lo que estamos haciendo en primer lugar es analizar todo el plan en clave de coordinación.

Cuando hablamos de agroecología estamos hablando de agronomía. Yo me siento muy cómodo cuando discutimos en estos términos, porque me hace acordar a cómo la facultad o la universidad nos enseñaban que había que encarar la producción, con una mirada sistémica, con un control integrado, con una integración de lo abiótico, lo biótico, y ahí el animal, la planta, la gente. O sea que, realmente, hablar de agroecología es hablar de agronomía.

Como decía, estamos analizando el presupuesto en clave de coordinación. Algunas cuestiones planteadas allí ya se están ejecutando por parte del Ministerio; lo que tenemos que potenciar es la articulación.

También hay un financiamiento específico estipulado para esta Comisión, que no está en el planillado porque no es necesario en tanto el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca ya tenía la obligación de asignar el financiamiento de la Comisión Honoraria del Plan Nacional de Agroecología, que está en $ 1.500.000. Recordemos que esta Comisión tiene cero presupuesto asignado.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Quiero complementar la importancia que tiene este tema. El director de la mencionada Comisión es el ingeniero Eduardo Blasina, que está trabajando en el tema. Tenemos muchas expectativas en cuanto a lograr fondos que no necesariamente van a ser parte del presupuesto, porque es un tema muy sentido para el cual se consiguen fondos. Quiero destacar eso; si bien nos llegó la Comisión vacía, va a contar con esos fondos que hemos rescatado de parte del presupuesto, pero tenemos mucha confianza en que conseguiremos fondos extrapresupuestales, no retornables, para que pueda desarrollarse.

SEÑORA REPRESENTANTE GALÁN (Lilián).- Quiero hacer una pregunta antes de que se siga avanzando en otros temas; en realidad, no es sobre el punto que se estaba desarrollando en este momento.

Nos estaban mostrando un cuadro de remuneraciones, funcionamiento e inversiones, pero yo tengo uno más desagregado. Allí, en el ítem correspondiente al total de remuneraciones, el primer punto decía "Resto de gastos". Precisamente, yo preguntaba con respecto a eso…

(Interrupciones)

——La diputada Díaz me acota que ella también tiene la misma duda, porque muestra un incremento importante, pasando de $ 181.000.000 a $ 568.000.000. Eso es lo que nos llama la atención.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Es una cuestión de reasignación.

Si usted repara en ese mismo cuadro en los gastos "Otros" pasa de $ 507.000.000 a $ 286.000.000. Es un tema de reasignación, de cómo están rubrados los costos en el presupuesto.

SEÑORA GONZÁLEZ (Daiana).- En realidad, es un tema de exposición.

El objeto "Resto de gastos", el 299, es un objeto residual, que permite flexibilidad porque en función del gasto se hacen trasposiciones. Lo que se hizo

fue trasponer del último, denominado "Otros" -que, como verán, en el año 2020 tiene $ 507.000.000; "Otros" es la sumatoria de varios objetos del gasto, que por un tema de exposición, se agruparon allí-, al objeto del gasto 299, "Resto de gastos". Por eso se incrementa para el año 2021. Es un tema de trasposición; queda en el objeto del gasto 299 para que según el año y según se vayan dando los gastos, se impute al gasto concreto.

SEÑORA MALDONADO (María Fernanda).- Buenas tardes a todos. Es un honor, como siempre, estar intercambiando con todos ustedes.

Voy a sumar algunos datos a lo que dijo el señor ministro en su introducción. Sin duda, en el Ministerio nos encontramos con una situación muy compleja en lo que tiene que ver con recursos humanos y hemos tenido una disminución por dos vías: por la vía de los hechos, a raíz de las políticas que las anteriores administraciones han tenido en torno a este tema, y por la vía legal. Entre el año 2016 y el año 2018, a través de tres leyes de rendiciones de cuentas, se le suprimieron alrededor de 285 vacantes al Ministerio de Ganadería, lo que equivale, más o menos, a $ 160.000.000. A su vez, entre los años 2015 y 2020 hubo el doble de bajas que de ingresos: alrededor de 700 bajas y 334 ingresos. Sin duda, este es un ingreso que no es acorde a las necesidades que en su momento iba teniendo el Ministerio, lo que denota una ineficiencia en lo que tiene que ver con la gestión de los recursos y, sobre todo, con el respeto a la carrera administrativa, por la falta de concursos para ascensos.

Nosotros sí tenemos una estrategia en este sentido. Estamos abocados desde marzo a hacer un diagnóstico; primero, tenemos que saber dónde estamos parados. Hemos tenido y continuaremos manteniendo diferentes negociaciones y conversaciones con el Ministerio de Economía y Finanzas en este sentido, y también con al Oficina Nacional del Servicio Civil. Se está realizando un diagnóstico de situación, lo que comprende un relevamiento de perfiles y de puestos de trabajo, un cálculo de planteles con el análisis correspondiente de dotación de los recursos necesarios para el funcionamiento del Ministerio, sobre todo para el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, que se está planificando. Se está haciendo mucho hincapié en un plan a mediano plazo de capacitación, de formación a todos los funcionarios; se está repensando -haciendo referencia a lo que el ministro dijo en la introducción- el plantel inspectivo del Ministerio y se está considerando una reestructura con un plan de carreras definido, contemplando la composición salarial que tienen los funcionarios del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, que no es ajena, por lo que tenemos entendido, a la del resto de los incisos.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Voy a encarar el tema de desarrollo, que fue planteado en varias intervenciones.

Por encima de todas las cosas, quiero dejar claro que muchas de las estructuras que utilizó la Dirección General de Desarrollo, sobre todo las que más se mencionaron, que probablemente hayan sido las Mesas de Desarrollo, nosotros las valoramos muchísimo. O sea, vamos a seguir trabajando con las Mesas de Desarrollo, con un enfoque quizás distinto, más abarcativo, pero las consideramos un elemento fundamental como contacto con los locales, para que las políticas de gobierno lleguen, lleguen y suban. Y esto lo hemos hablado

con varios: también nos gustaría ver a las alcaldías trabajando junto con las Mesas de Desarrollo...

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- Municipios, ¿no, ministro?

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Bueno, sí, municipios; lo que pasa es que en mis pagos se habla así…

(Interrupción de la señora representante Olivera Pessano)

——Está bien; es todo constructivo.

Pero lo que quiero decir es que los recursos del Estado lleguen juntos a los mismos lugares, no estén duplicados, que estemos todos juntos tratando de relevar las necesidades y que lleguen. En esa estructura que hablamos, para nosotros las Mesas de Desarrollo son fundamentales; ahora, el resto de la estructura que va para arriba, los consejos agropecuarios departamentales y el Consejo Nacional Agropecuario, creo que aduce deficiencias que deben ser corregidas. Como exgremialista y como parte de la Federación Rural lo sentí y me sentí excluido cuando sé trabajar; creo que eso no estuvo correcto. Pienso que debemos buscar la manera de abarcar a todas esas gremiales que se crearon en este período y que no se arrimaron a la institucionalidad, que tiene cien años; deberían estar juntos, trabajando, y sumarse a la fuerza de lo nuevo -contando con la antigüedad de lo viejo-, ya que a muchas les está faltando esa juventud que se generó en los últimos tiempos; de repente, algunas de ellas que están agonizando vuelven a nacer. Creo que la representatividad a ese nivel merece ser reconsiderada y debemos trabajar para ser más abarcativos también, pero en otro sentido. Me refiero -reitero- al Consejo Nacional Agropecuario y a los consejos agropecuarios departamentales.

En lo que respecta al productor familiar, obviamente que tiene que ser nuestro *métier*, ¿quién si no el Estado se va a preocupar? Y acá la definición de productor familiar para mí siempre sufrió de dos deficiencias. Primero, el instituto familia no tiene tamaño, no tiene color, y para mí es una base importante del desarrollo de las sociedades en paz. Me parece que cuando se habla de productor familiar se deja de lado a muchos productores familiares que no están enmarcados dentro de una definición hecha por un hombre. Y en el caso concreto de los productores familiares, lo que me preocupa es que dentro del registro que tiene el Ministerio debe haber aproximadamente 35.000 productores familiares y, sin embargo, los planes que todos estos años se hicieron llegaron a menos de 20.000. O sea que de los que están registrados con la definición que el Ministerio hizo quedaron muchos a los que no les llegaron; pero somos plenamente conscientes de que hubo otros que ni siquiera entraron dentro de la definición de productor familiar y no los abarcamos, y es nuestro deber incluirlos, porque son gente que en realidad tiene problema de escala, de conocimiento o de educación, y no entran dentro de esa definición. Entonces, nos gustaría ver si el término "familiar" lo usamos así o como productores en problemas. Sabemos lo que quieren significar con "productor familiar"; no sé si la definición es la correcta, pero sí que ese estrato social que tiene nuestra campaña tiene que ser decididamente objeto del accionar de este Ministerio, sin lugar a dudas, y que dentro de lo que va a quedar como Dirección de Desarrollo Rural, lo que hubiera sido la unidad, también iba a hacer la misma función.

Va a haber muchos programas que se van a continuar y probablemente se perciba su presencia de la misma manera que hasta ahora, porque van a tener una continuidad, si Dios quiere, por lo menos hasta 2024, aunque quizás no de la misma manera; vamos a tener que ser mucho más creativos y en el desarrollo de esos bienes públicos tendremos que ser mucho más participativos y buscar soluciones sin lo que ha habido en estos últimos años, que son los recursos. Ojalá pudiéramos tener los recursos que hubo a disposición de la Dirección de Desarrollo Rural en estos últimos años para lograr esto; sabemos que va a ser difícil por la actual situación por la que atraviesa el Gobierno, pero no por eso estamos impedidos de soñar en hacerlo posible.

No quiero extenderme, pero hay muchas cosas que se pueden hacer sin plata o con poca plata, sobre todo, permitirle a esa gente que podemos ayudar que algún día camine sola y nos diga: "No los preciso", y no la tengamos que seguir ayudando. Sé que hay algunos que siempre van a quedar, pero debemos aspirar, por lo menos, a que ese concepto de desarrollo en el cual nosotros estamos pensando, que caminen solos y no necesiten de una ayuda del Estado, sea posible.

Y, reitero, he sido extensionista por dieciséis años y soy consciente de que hay mucha gente que una vez que aprende a caminar con ayuda, después es difícil que no precise de esa ayuda, pero tendremos que ingeniarnos para pensar en nuevos desarrollos, en nuevas ayudas que no van a ser las que se hicieron hasta ahora, con las herramientas -repito- de las Mesas de Desarrollo, que a mi entender son fundamentales. Se habló de compras públicas y decimos lo mismo. Nos parece que fue muy buena idea y vamos a seguir trabajando en ese sentido. De hecho, en este poco tiempo que llevamos, ya hemos implementado en el mismo sentido tratar de favorecer las compras públicas para que se desarrollen los que más precisan. Por ejemplo, tuvimos licitaciones del Ejército. Además, estamos pensando que Salto Hortícola va a precisar más. Esa gente se revuelve sola y es un lindo ejemplo para propagar en otras partes del país.

Creo que sobre desarrollo quedó claro hacia dónde apuntamos.

Los fondos rotativos y los campos forrajeros bien armados que se hacen sin mucho gasto son buenas ideas que han quedado. Son bienes que quedan. A eso nos referimos como bienes públicos que van quedando.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Con respecto a la modificación del FAE (Fondo Agropecuario de Emergencias), el espíritu es que sea un seguro agropecuario. Es agrícola en su concepción internacional, pero nosotros nos sentimos más cómodos si dice "agropecuario". Como decía, el espíritu es instalar los seguros, es decir, que el Fondo Agropecuario de Emergencias pueda trabajar en ese tema con parte de esos recursos. Pero ¿en qué seguros? Ahí se genera el planteo de que lo seguros se gastan previo al Fondo Agropecuario de Emergencias. Ahí es hacia donde queremos caminar. Tenemos que ir trabajando en una red de emergencia agropecuaria mucho más vinculada al tema de los seguros, a que se generen rápidamente los gatillos de ayuda a los productores y que no estén supeditados a todo un proceso que lo estipula el Fondo Agropecuario de Emergencias, que muy bien ha hecho. Creo que tenemos que seguir trabajando y evolucionando

con una lógica más de seguros como un instrumento para atender la emergencia. Con ese espíritu está puesto el tema de los seguros y, como se decía, la idea es que sean agropecuarios y no específicamente agrícolas.

Con respecto a los proyectos Más Agua, lo primero que hizo esta Administración fue analizarlos. El hecho de atender las necesidades de agua tiene un impacto muy grande en los sistemas productivos y en las empresas. Eso lo tenemos clarísimo. Pero la realidad nos indicaba que no había crédito presupuestal para poder gastar en eso; solo teníamos US$ 400.000 de crédito presupuestal. ¿Qué fue lo que se hizo? Se trató de buscar recursos dentro del Ministerio para poder atender estas situaciones. Vamos a llegar a más de setecientos productores que por primera vez acceden a algún beneficio. Se destinaron más de US$ 5.000.000 para este subsidio, para esta inversión en Más Agua, básicamente, a partir de recursos internos. ¡Si habrá un compromiso de esta Administración en este tipo de proyectos! Porque lejos de hacerlo con endeudamiento, se hace con plata del propio Ministerio. Concretamente, las fuentes son tres: lo que nos quedaba de crédito presupuestal de endeudamiento; el Fondo Agropecuario de Emergencias, que va a aportar, y el Fondo de la Granja, que va a atender la realidad de algunos productores granjeros. Nos referimos específicamente al proyecto Más Agua, en el que había 2.905 productores inscriptos y más de US$ 22.000.000 de demanda de productores. El marco de demanda es muy grande. La realidad indica que no teníamos el dinero para poder atenderlo y esta Administración tomó la decisión de buscar recursos y hacer un uso eficiente del dinero que había en la vuelta para encauzarlo acá, porque está muy claro que tiene un impacto muy grande sobre las empresas.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- El representante de Rocha mencionaba la situación de Más Agua allí. Quiero decirle que hay cuarenta y seis proyectos de los que mencionó el señor subsecretario que se van a hacer en Rocha de setecientos que existen.

En cuanto a la bichera y al financiamiento de la campaña, quiero señalar que personalmente estamos liderando el grupo que está trabajando en este tema, que viene de años anteriores, y lo hemos hecho para darle ejecutividad. Desde hace dos meses, nos juntamos semanalmente para trabajar. El propósito que tenemos es llegar a octubre con el proyecto ya cumplido, y a partir de octubre hasta fin de año, lo vamos a desarrollar.

Por otra parte, queremos compartir con ustedes que contamos con la invalorable ayuda y colaboración de la Embajada de los Estados Unidos, y sobre todo del embajador, que está determinado a darnos una ayuda importante en este desafío. Hemos contado con gente especializada, con asesores que han intervenido en campañas en Latinoamérica, sobre todo de Copeg, de la planta productora de moscas esterilizadas de Panamá, que están colaborando con nosotros. Ya los hemos invitado a la Rural del Prado. Además, el lunes de mañana va a haber una sesión en la que vamos a resumir lo hecho hasta ahora y contaremos con la participación de John Welch y Pamela Phillips, que son los técnicos que están ayudándonos en esta etapa.

Esperamos que para la siguiente etapa podamos contar con la misma ayuda. Sabemos que Estados Unidos colaboró fuertemente con países de Centroamérica para hacer esto posible. Esto no pasa solo por la plata; a veces

es por acceder a la producción de moscas suficientes, a la tecnología, al paquete de la experiencia. Pensamos que vamos a poder acceder a ello, si Estados Unidos nos ayuda.

La inmensa mayoría de las campañas sanitarias del país las han pagado los productores, y no creemos que esta vaya a ser la excepción. Obviamente, va a tener un componente de financiamiento para hacerla posible. Hasta ahora, hemos hecho un análisis costo-beneficio con la ayuda del Instituto de Energía Atómica de Viena, que da un retorno -que era esperable- de entre US$ 6, US$ 7, US$ 8 por dólar invertido en la campaña, debido al alto costo que tiene este tipo de plaga. Yo mencioné que la cifra menor es US$ 40.000.000 anuales, pero las cifras que incluyen algunos gastos directos e indirectos, y depende también del año, pueden llegar hasta US$ 200.000.000 de costo por año. Nuestra idea es que la campaña probablemente nos lleve, dependiendo de las condiciones climáticas, dos o tres años. Después, deberíamos tener una política de mantenimiento, sobre todo un cordón, para vigilar que no nos ingresen por la frontera seca. No sé cuánto nos costará, porque la cantidad de moscas que vamos a precisar depende de la población de moscas que haya. Pero US$ 90.000.000 probablemente no sea una cifra disparatada para esa erradicación o control.

Voy a decir algo que capaz que los que lo escuchan por primera vez les puede sonar como medio loco. Se han hecho muchos estudios preliminares para poder apostar a eso, y el más significativo fue el que se hizo para ver si la mosca pasa o no pasa el río Uruguay, si es una barrera natural, y lo es. Se ha demostrado que solo el 1% o 2% de las moscas atraviesa el río Uruguay.

Otro punto a destacar es que este problema no es solo del sector agropecuario y de la gente de campo; involucra a la gente urbana, porque la mosca también vive en las ciudades. Por lo tanto, el compromiso y la participación de toda la sociedad es fundamental para llevar adelante una real campaña de erradicación.

A quienes por primera vez escuchan hablar de este asunto, también quiero contarles que este sistema está basado en una tecnología que consiste en dispersar machos estériles irradiados con rayos gama, que se producen en plantas de energía atómica. La planta especializada más cercana está en Panamá.

La mosca copula una sola vez en su vida. Que la copule un macho estéril es la forma de control que se ha encontrado.

Hay otra tecnología en la cual Uruguay está trabajando fuerte -no podemos esperarla, pero quizá sí las tengamos en el futuro-, que es mucho más barata y probablemente más efectiva: la edición genómica. Uruguay está liderado esa investigación, sobre todo, a través del INIA y de otros institutos de ciencia de nuestro país.

También hay otra técnica asociada a la producción solo de machos, utilizando energía atómica. No las estamos ignorando, pero pensamos que no es la adecuada en este momento.

Antes decía que no quería extenderme mucho en este tema, pero me apasiona.

Está claro que vamos a necesitar financiamiento externo para poder ponernos un plazo y distribuir el gasto a lo largo de muchos años, los más que se pueda, pero el costo va a pasar por el bolsillo de los productores. De todos modos, hay que tener en cuenta que se va a generar un ahorro al no existir la pérdida que tenemos todos los años.

El representante de Rocha pregunto sobre los animales sueltos; yo también soy hombre de frontera y vivo esta situación.

Creo que lo que se propone va a ser una gran solución. Precisamente, se firmó un decreto -todavía no está vigente- que prevé los números y cómo se va a hacer la mecánica: el retiro, a dónde se lleva, cómo se comercializa, si se genera recursos a quién se repone y la identificación. Obviamente, los animales que están sueltos en la frontera, no están identificados y son un riesgo sanitario. Ya son un riesgo; no es que lo van a ser los que vengan. Ya están. En Cerro Largo hemos contado cuatro mil o cinco mil animales que viven en los caminos. Muchos son de gente que no tiene campo y no los podría tener si no los dejara en la calle. Lo cierto es que esos animales constituyen un riesgo para la salud humana. En la medida en que vamos mejorando los caminos, empiezan a suceder accidentes importantes. También hay que tener en cuenta la proliferación de plagas, como la garrapata: esos ganados sueltos son un reservorio muy importante.

Me parece que esto va a ser un camino para introducir orden en ese sentido.

Lo mismo pasa con la marca. Los caballos sin marca también son un problema; es más: su situación es mucha más seria que la de los vacunos. No quiero exagerar, pero con relación a los caballos está todo por hacer. Si hablamos de la contramarca, de la marca, ponemos plazo y establecemos sanciones, en el caballo realmente tenemos que arrancar de cero. Reitero: los caballos son un problema. Además, los caballos sueltos son más peligros que los vacunos sueltos. Su situación no está contemplada acá; debería estarlo. La vamos a incluir en la próxima oportunidad que tengamos, porque los caballos sueltos son un riesgo hasta para la salud humana y son objeto de cosas malas, habilitan a eso.

Por otra parte, hay aspectos sobre los que no debería hablar porque no me corresponde. Por ejemplo, el señor diputado Viviano hizo una pregunta sobre el LATU. La verdad es que no me corresponde contestar sobre ese asunto; tiene que ver, más que nada, con el Ministerio de Industria, Energía y Minería.

Hay otro tema sobre el que me muero de ganas de hablar largo y tendido: el Instituto Nacional de Colonización. Lo que está incluido aquí es una parte mínima de lo que debería haber sobre Colonización. En este punto, aclaro que voy a hablar a nivel estrictamente personal.

Hay fondos de todos los uruguayos que Colonización maneja, que hoy en día son importantes. Esto refiere solo a una parte de lo que Colonización recibe por ley; lo otro, sigue vigente.

Un debe que tenemos todos en esta etapa es repensar el Instituto Nacional de Colonización.

Tampoco me atrevo a contestar lo relativo al INIA.

(Diálogos)

——Sobre ese punto, lo que tengo para decir es que hemos tomado todas las sugerencias con mucho respeto.

No pongan en duda que la intención de nuestras propuestas es lograr un Uruguay mejor. Y no son contra nadie; son a favor de todos.

En todos lados hemos dicho que reconocemos la obra que ha hecho la Intendencia; es digna del Uruguay que soñamos. El mérito es de la Intendencia de Montevideo; eso está fuera de toda discusión.

Así que tomamos nota de todo lo que hemos escuchado y vamos a trabajar.

SEÑORA REPRESENTANTE OLIVERA PESSANO (Ana María).- ¿En qué momento vamos a analizar los artículos 612 y 626?

SEÑOR PRESIDENTE.- Esos artículos están en la Sección "Recursos" y, al igual que los que figuran en "Diversos créditos", se analizan con el Inciso responsable. Hoy, pedí disculpas porque en la convocatoria no los habíamos incluido; ese es un error de la Mesa. Sugerimos que las respuestas sobre estos artículos el Ministerio las envíe por escrito.

(Apoyados)

SEÑOR REPRESENTANTE SÁNCHEZ (Alejandro).- Ya que el Ministerio nos va a enviar información con respecto a otros temas, insisto en la eventualidad de analizar el impacto del artículo 64 -esa era una de las preguntas-, que tiene que ver con los inmuebles y algunas derogaciones de predios rurales que están en posesión del Estado e irían a Colonización, y no van. No pido que esto se responda ahora; simplemente, solicito que envíen la respuesta porque, francamente, me genera dudas cuánto impacta esto en la actividad del Instituto Nacional de Colonización con relación a la compra y venta que pueda tener.

SEÑOR MINISTRO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA.- Compartimos la preocupación. Es todo un tema la cantidad de inmuebles rurales que el Estado tiene y que no se sabe su fin. Creo que lo primero que debemos hacer es relevarlos y darles un fin. Tomamos nota y vamos a trabajar en ese sentido porque esta es una situación que también hemos encontrado en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de la delegación del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y los conceptos vertidos.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 19)